GIURISDIZIONE INTERNAZIONALE MARITTIMA

DIRITTO DIPLOMATICO

E

GIURISDIZIONE INTERNAZIONALE MARITTIMA

DELL'AVV. CAV. PIETRO ESPERSON

PROFESSORE ORDINARIO DI DIRITTO INTERNAZIONALE
NELLA R. UNIVERSITÀ DI PAVIA
MEMBRO EFFETTIVO DELL'ISTITUTO DI DIRITTO INTERNAZIONALE
FONDATO A GAND.

VOLUME SECONDO

PARTE SECONDA

GIURISDIZIONE INTERNAZIONALE MARITTIMA

MILANO
LIBRERIA DI GAETANO BRIGOLA

1877.

TITOLO PRIMO.

Nazionalità delle navi

SOMMARIO.

1. È principio di Diritto marittimo internazionale, che ogni nave deve avere una nazionalità.
2. Ragioni sulle quali si fonda tale principio.
3. Cose a distinguersi circa la nazionalità delle navi.
4. Ogni Stato è libero di regolarla come crede più conveniente.
5. I requisiti di essa appartengono al Gius pubblico interno de' diversi paesi.
6. Oggetti principali cui si riferiscono siffatti requisiti.
7. Considerazioni particolari che guidano gli Stati nello stabilire le condizioni donde dipende la nazionalità delle navi.
8. Favori di cui godono le navi nazionali e non le straniere.
9. La navigazione di cabotaggio è annoverata fra tali favori.
10. Trattati in vigore tra l'Italia e le altre nazioni in forza de' quali siffatta navigazione è garantita alle navi di una delle parti contraenti ne' porti dell'altra.
11. Estensione di questo favore in virtù della clausola del trattamento dello Stato più favorito inserta in altri trattati.
12. Cenno delle convenzioni le quali riservano la navigazione di cabotaggio ai bastimenti nazionali
13. Le disposizioni fondamentali sulla nazionalità delle navi e sui vantaggi ad essa inerenti trovansi nelle leggi costitutive chiamate *atti di navigazione*, ne' Codici di commercio marittimo od in leggi speciali.
14. Disposizioni vigenti nel Regno d'Italia.
15. Non è stata richiesta la costruzione in un cantiere italiano, acciò la nave possa ottenere l'atto di nazionalità.
16. Disposizioni vigenti in Spagna.
17. In Francia.
18. Negli Stati-Uniti d'America.
19. In Grecia.

20. Nel Portogallo.
21. Nel Messico.
22. Nel Brasile.
23. Nella Gran Bretagna, in Austria, nel Belgio, nell'Olanda, in Danimarca, negli Stati della Germania, nell'Impero di Russia, in Svezia, in Norvegia, in Turchia, nelle Repubbliche di Buenos-Ayres, del Chilì, di Haiti, della Novella-Granata, del Paraguay, del Perù, di San-Salvador, dell'Uruguay, di Venezuela e nell'Imanato di Mascate.
24. Si può dire che il sistema protettore, circa il primo elemento concernente il luogo di costruzione della nave, sia stato in gran parte ripudiato dai legislatori.
25-26. Disposizioni della legislazione italiana intorno al secondo elemento relativo alla qualità de' proprietari della nave.
27-30. Disposizioni delle altre legislazioni circa lo stesso elemento.
31. È desiderabile che tanto rispetto al primo, quanto rispetto al secondo elemento, venga il sistema protettore abbandonato dai legislatori.
32-33. Disposizioni della legislazione italiana circa il terzo elemento riguardante la qualità delle persone addette al comando o al servizio della nave.
34-42. Disposizioni delle altre legislazioni riguardo allo stesso elemento.
43. Confronto delle disposizioni sancite dalle legislazioni circa il terzo elemento, con quelle riguardanti gli altri due elementi.
44. Le condizioni della nazionalità de' bastimenti dovrebbero essere regolate dappertutto in modo uniforme.

1. Esaurita nel primo Volume e nella prima parte del secondo la materia del *Diritto diplomatico,* rimane, a complemento dell'Opera cui ci siamo accinti, quella relativa alla *Giurisdizione internazionale marittima.*

Esplicandosi la giurisdizione internazionale marittima rispetto ai fatti che possono seguire a bordo di una nave, rendesi necessario discorrere anzi tutto della nazionalità delle navi e delle prove di essa, secondo che sieno mercantili oppure da guerra, nonchè della loro *territorialità,* argomenti questi i quali formeranno oggetto de' primi quattro Titoli, per poi occuparci ne' Titoli successivi degli accennati fatti, con stabilire in qual modo abbia luogo riguardo ai medesimi l'esercizio della predetta giurisdizione.

È principio di Diritto marittimo internazionale, che ogni nave, per poter legittimamente navigare, dee avere una nazionalità, è d'uopo cioè, che si ponga sotto la protezione di uno Stato dalla cui sovranità essa dipenda. È ben vero che il pieno mare è li-

bero; laonde è dato a chiunque di liberamente percorrerlo, anche senza averne ottenuto il permesso da alcun principe: *permissum cuilibet,* dicea lo strenuo propugnatore della libertà de' mari, *in mari navigare, etiam a nullo principe impetrata licentia* (1). Ma quando il Grozio pose tale principio generale, altro non volle intendere, se non che i cittadini di uno Stato qualsiasi non hanno mestieri, per navigare *sotto l'autorità della loro nazione*, del permesso di alcun governo straniero: è questo soltanto, come acconciamente osserva l'Ortolan (2), il significato dell'accennata massima.

2. L'indipendenza di uno Stato sovrano si comunica, fino a un certo punto, a ogni bastimento il quale navighi sotto la protezione di esso, e sia armato ed equipaggiato dallo Stato medesimo, oppure da semplici cittadini. Ma una nave senza carattere nazionale non offrirebbe alcuna guarentigia, dappoichè, libero il suo equipaggio da ogni freno, per non trovarsi vincolato in alcun modo legittimo alla terra, potrebbe compromettere la sicurezza de' navigatori. D'altra parte, un bastimento non avente alcuna nazionalità non potrebbe, nel caso in cui venisse fatto segno ad offese, invocare legittimamente alcuna protezione.

3. A riguardo della nazionalità de'bastimenti devonsi distinguere due cose: primieramente le condizioni cui è sottoposta la sua esistenza; in secondo luogo le prove che le navi possono essere tenute di darne. Sotto questo doppio rispetto, va da sè che non possono correre di pari passo i bastimenti di proprietà privata, altrimenti detti bastimenti di commercio o mercantili, e le navi appartenenti ad uno Stato, conosciute sotto il nome di navi da guerra o della marina militare. Discorreremo anzi tutto delle navi mercantili, riservandoci a tenere parola in seguito delle navi da guerra.

4. È cosa evidente, che come ogni Stato è libero di decidere nella pienezza della sua sovranità a quali individui esso vuole accordare i diritti nazionali, di stabilire cioè le condizioni, poste le quali si abbia a considerare acquistata la cittadinanza; così dee godere di eguale libertà in quanto alle condizioni da im-

(1) Grotius, *Mare liberum*, cap. 5.
(2) *Régles internationales et diplomatie de la mer*, liv. II., chap. IX.

porre alle navi, affinchè sia ad esse dato d'invocare la sua protezione ed i vantaggi onde dispone.

5. Egli è pertanto, secondo la legislazione interna di ciascuna nazione, che si dee determinare quale sia la nazionalità tanto di un individuo, quanto di una nave. In altri termini, se appartiene al Diritto internazionale il principio, che ogni nave dee avere una nazionalità che l'accompagna dappertutto, come dappertutto accompagna un individuo la nazionalità di cui è rivestito; spetta poi al gius pubblico interno de' diversi paesi lo stabilire i requisiti necessari acciò una nave, alle occorrenze, possa dire di appartenere al territorio di una piuttostochè di un' altra nazione (3).

6. Gli Stati, per accordare a navi armate ed equipaggiate da privati il loro indigenato marittimo, e onde fare ad esse godere i vantaggi risultanti dalla nazionalità, sia all' interno, sia all' estero, possono esigere condizioni più o meno rigorose, tolte le quali quell'indigenato non potrà essere invocato.

Sono tre d' ordinario gli oggetti principali cui si riferiscono siffatte condizioni. Anzi tutto si ha riguardo al luogo di costruzione o di origine della nave; può cioè uno Stato, per riconoscere a una nave il carattere nazionale, richiedere che sia stata costrutta nel paese, oppure ammettere all' indigenato marittimo anche i bastimenti di origine straniera, sia in modo assoluto, sia in alcuni determinati casi.

Il secondo elemento si riferisce alla proprietà della nave; può cioè essere richiesto che i proprietari di questa sieno tutti nazionali, oppure ha luogo la concessione dell' atto di nazionalità, malgrado la comproprietà di stranieri nella nave.

Il terzo elemento concerne la qualità delle persone addette al comando o al servizio della nave, vale a dire, può annoverarsi fra i requisiti della nazionalità di un bastimento, l' essere nazionali i suoi ufficiali e il suo equipaggio, oppure tale requisito non può essere richiesto.

(3) Heffter, *Droit international de l'Europe*, liv. 1. chap. II. § 79, Pinheiro Ferreira, *Cours de droit pubblic interne et externe*, art. 8, § 41, Bluntchli, *Droit international codifié*, art. 324.

7. Al pari delle altre disposizioni di Diritto positivo, quelle riguardanti la nazionalità de' bastimenti portano l' impronta delle speciali condizioni del paese pel quale sono promulgate. Un popolo che non ha marina, che non è fornito di abili costruttori navali, che scarseggia di capitali, che non possiede un sufficiente personale nautico, che non ha insomma tali risorse da non trovarsi nella necessità di ricorrere ad altri popoli per l'economico suo sviluppo, egli è evidente che non avrà difficoltà ad ammettere in larga proporzione sia le costruzioni, sia i capitali, sia gli equipaggi ed ufficiali di esteri Stati. Ha forse interesse il popolo costituito in tale stato d' inferiorità di limitare la concessione della nazionalità alle sole navi costrutte nel paese, appartenenti a nazionali, e delle quali sieno egualmente nazionali gli individui addetti al loro servizio o al lor comando? Uno Stato che tenesse siffatta linea di condotta, al postutto, verrebbe a danneggiare se stesso, e non gli Stati stranieri.

In quella vece, uno Stato il quale, non per anco arrivato allo sviluppo marittimo che può sperare, possiede le forze necessarie per raggiungerlo senza ricorrere agli altri, avrà un manifesto interesse a stimolare, su questo punto, l'attività della sua industria, l'impiego de' suoi capitali, l'attitudine de' suoi nazionali, con restringere la parte di concorso lasciata agli stranieri nella marina nazionale.

Avverrà lo stesso ne' paesi pervenuti a un alto grado di splendore e di possanza marittima, gelosi di conservare tale possanza, salvo che non sia giudicata talmente superiore e talmente assicurata, da considerare come provvedimenti piuttosto utili che nocevoli l'abbandono del sistema protettore e l'appello alla concorrenza colle altre nazioni (4).

8. Alle condizioni imposte in ciascuno Stato per l' esistenza della nazionalità delle navi, si aggiungono ancora, come mezzo di protezione della marina locale, alcuni monopoli, alcuni vantaggi, alcune esenzioni o diminuzioni di diritti di dogane, che sono accordate a questa marina, e negate all'incontro alle marine straniere.

(4) Ortolan, *loco citato.*

9. Fra tali riserve, basti accennare quella relativa al trasporto di mercanzie da un porto all'altro nello Stato, trasporto cui si dà il nome di navigazione di cabotaggio. Talvolta però siffatta navigazione è accordata anche alle navi straniere, la qual concessione si effettua mediante speciale convenzione.

10. Il trattato di navigazione tra l'Italia e la Francia del 13 giugno 1862 permette alle navi francesi a vapore di fare il cabotaggio in tutti gli Stati di terraferma e nelle Isole di Sardegna e di Sicilia, senza essere assoggettate ad altri o più forti pesi di quelli imposti alle navi nazionali. Per reciprocità, i bastimenti italiani a vapore sono autorizzati a fare il cabotaggio in tutti i porti francesi del mediterraneo, compresi quelli dell'Algeria, senza essere assoggettati ad altri o più forti pesi di quelli imposti alle navi nazionali (5).

Anche i trattati di commercio e di navigazione conchiusi dal Regno d'Italia colla Svezia e Norvegia nel 14 giugno 1862 (6), col Belgio nel 9 aprile 1873 (7), col Regno Unito della Gran Bretagna ed Irlanda nelli 8 novembre dello stesso anno (8), colla Danimarca nel 1 maggio 1864 (9), con Nicaragua nel 6 marzo 1868 (10), con Guatemala nel 31 dicembre dello stesso anno (11), garantiscono ai bastimenti degli Stati contraenti la navigazione di cabotaggio.

11. In virtù poi della clausola inserta nelle convenzioni in vigore fra l'Italia e la Repubblica di Venezuela (12), la Repubblica di San Salvador (13), l'Impero di Persia (14), la Repubblica

(5) Art. 12 di quel trattato.
(6) Art. 3.
(7) Art. 17.
(8) Art. 8.
(9) Art. 6.
(10) Art. 6.
(11) Art. 7.
(12) Art. 26 del trattato di amicizia, commercio e navigazione del 19 giugno 1861 conchiuso fra questa Repubblica e il Regno di Sardegna, ora in vigore per tutto il Regno d'Italia.
(13) Art. 31 del trattato di amicizia, commercio e navigazione fra questa Repubblica e il Regno di Sardegna, ora parimente in vigore per tutto il Regno d'Italia.
(14) Art. 3. del trattato di amicizia e di commercio stipulato fra le due nazioni nel 26 settembre 1862.

di Liberia (15), la Repubblica di Costa Rica (16), l'Impero Austriaco (17), l'Impero Germanico (18), l'Impero del Giappone (19) e il Regno di Siam (20), per la qual clausola qualunque privilegio, favore od esenzione, in materia di commercio o di navigazione, concessa o da concedersi da una delle parti contraenti a cittadini o a navi di qualsiasi Stato, s'intende estesa immediatamente e senza condizioni ai cittadini e alle navi dell'altra parte contraente, il diritto alla navigazione di cabotaggio potrà invocarsi in Italia dalle navi su cui sventoli la bandiera di una delle predette nazioni, e ne' porti di esse dai bastimenti italiani.

12. L'accennata clausola trovasi altresì nelle convenzioni in vigore tra l'Italia e la Repubblica di San Domingo (21), la Repubblica dell'Uruguay (22), la Russia (23), la Spagna (24), gli Stati-Uniti d'America (25), il Portogallo (26). Se non che le stesse convenzioni espressamente riservano la navigazione di costa o di cabotaggio ai bastimenti nazionali (27): ond'è che a tale

(15) Art. 9 del trattato di amicizia, commercio e navigazione del 28 ottobre 1862.

(16) Art. 6 del trattato di amicizia, commercio e navigazione del 17 aprile 1863.

(17) Art. 18 del trattato di commercio e navigazione del 23 aprile 1867.

(18) Art. 12 della convenzione di navigazione, conchiusa in origine colla Confederazione della Germania del Nord nel 14 ottobre 1867, estesa posteriormente al Baden, alla Baviera, al Wurtemberg e all'Assia cogli atti di accessione 17 gennaio, 4 marzo, 10 luglio 1868, 30 gennaio 1869.

(19) Art. 19 del trattato di amicizia, commercio e navigazione del 25 agosto 1866.

(20) Art. 26 del trattato di amicizia, commercio e navigazione del 3 ottobre 1868.

(21) Art. 25 del trattato di amicizia, commercio e navigazione del 22 marzo 1854, conchiuso da questa Repubblica col Regno di Sardegna, ora in vigore per tutto il Regno d'Italia.

(22) Art. 15 del trattato di commercio e di navigazione del 7 maggio 1866.

(23) Art. 22 del trattato di commercio e navigazione del 28 settembre 1863.

(24) Art. 4 del trattato di commercio e navigazione del 22 febbraio 1870.

(25) Art. 24 del trattato di commercio e navigazione del 26 febbraio 1871.

(26) Art. 2 del trattato di commercio e navigazione del 15 luglio 1872.

(27) Art. 9 del predetto trattato con San Domingo, art. 9 del trattato coll'Uruguay, art. 14 del trattato colla Russia, art. 10 del trattato colla Spagna, art. 7 del trattato cogli Stati-Uniti d'America, art. 2 del trattato col Portogallo.

navigazione, in virtù di questa espressa riserva, non sono in alcun modo ammesse in Italia le navi mercantili de' mentovati Stati, e ne' porti di questi le navi di bandiera italiana.

13. Le disposizioni fondamentali sulla nazionalità delle navi e sui vantaggi ad essa inerenti si trovano stabilite, in alcuni paesi, da una legge generale e costitutiva, che si chiama *atto di navigazione*. Anche i Codici di commercio marittimo, quando leggi speciali ciò non facciano, contengono ordinariamente articoli che si riferiscono ai requisiti della nazionalità de' bastimenti, e sopratutto ai titoli e carte destinate a fornirne la prova. Non mancano però degli Stati, ne' quali siffatta materia è regolata non da disposizioni legislative, ma dall'uso.

14. Nel Regno di Sardegna era l'atto del 13 gennaio 1827 che regolava la nazionalità delle navi, atto, il quale pubblicato nelle varie provincie d'Italia col Regio Decreto del 22 dicembre 1860, vi fu in vigore sino al 1 gennaio 1866, epoca in cui andarono in esecuzione le disposizioni del Codice per la marina mercantile del Regno d'Italia del 25 giugno 1865, disposizioni che si tratterebbe ora di modificare, attese le nuove esigenze del commercio marittimo (28).

Faremo un cenno di siffatte disposizioni, colle proposte modificazioni, ed anco delle leggi e de' regolamenti complementari pubblicati posteriormente, per tutto ciò che si riferisce alla nazionalità delle navi, con porre a riscontro le regole vigenti in Italia intorno alla medesima con quelle adottate dagli altri Stati di Europa e di America. È ben vero che le norme sancite dalle

(28) È il Progetto di legge presentato al Senato del Regno nella tornata 17 aprile 1875, dal ministro della Marina di concerto col ministro di Grazia, Giustizia e Culti, che porta siffatte modificazioni. Tale Progetto venne ripresentato nella tornata del 7 marzo 1876, non avendo avuto luogo la sua discussione, prima della chiusura della XI.ª legislatura. Era già pronta la relazione della Commissione senatoria, colla quale si proponeva l'adozione dello schema ministeriale, quando sopravenne lo scioglimento della Camera de' Deputati. L'accennato Progetto venne ripresentato al Senato nella tornata del 15 dicembre 1876, e, mentre rivediamo le bozze del presente titolo, rileviamo dai giornali, che è stato già approvato con qualche lieve correzione. Noi ci occuperemo delle modificazioni in esso contenute relative alla materia che abbiamo impreso a trattare.

legislazioni circa la nazionalità delle navi appartengono al gius pubblico interno de' diversi paesi; ma si vedrà nel Titolo seguente, che tali norme entrano altresì nella sfera del Diritto internazionale, essendo tuttodì consacrate ne' trattati che si conchiudono fra gli Stati in materia di commercio e di navigazione. Lo studio quindi delle medesime non può essere trasandato in un libro sulla *giurisdizione internazionale marittima.*

15. In quanto al primo elemento concernente il luogo di costruzione o di origine della nave, il legislatore italiano non ne tiene alcun conto, non annovera cioè fra i requisiti necessari alla concessione dell'atto di nazionalità che il bastimento sia di costruzione indigena; onde segue, che tale atto si può rilasciare, anche quando trattisi di navi costrutte in cantieri esteri. Non sono tali le condizioni economiche e politiche del Regno d'Italia, da limitare il riconoscimento della nazionalità ai soli bastimenti costrutti in un cantiere italiano.

16. Delle altre legislazioni di Europa e di America, solo la Spagnuola diede assoluta sanzione, circa l'accennato elemento, al sistema protettore. Giusta la legge vigente in Spagna sulle condizioni della nazionalità delle navi (29), ogni bastimento, per essere considerato come nazionale, deve provenire da un cantiere spagnuolo. Eppure, a dire il vero, le condizioni della Spagna non potevano consigliare siffatta restrizione.

17. In Francia, sono ammesse alla nazionalità le navi tanto a vela come a vapore costrutte in Inghilterra, nel Belgio e in Italia, in virtù de' trattati conchiusi colla prima di queste Potenze nel 23 gennaio 1860, colla seconda nel 1 maggio 1861, colla terza nel 13 giugno 1862, ed anco quelle provenienti dagli Stati-Uniti di America e dal Canadà, in forza de' Decreti imperiali del 25 agosto 1861 e del 5 febbraio 1862.

Per gli altri Stati, è tuttora in vigore l'atto di navigazione del 21 settembre 1793, decretato dalla convenzione nazionale. Dispone quest'atto, che nessun bastimento sarà riputato francese, nè avrà diritto ai privilegi de' bastimenti francesi, se non è stato costrutto in Francia, o nelle colonie, o negli altri possedi-

(29) Legge del 9 luglio 1841.

menti francesi, o dichiarato di buona preda fatta sul nemico, o confiscato per contravvenzione alle leggi della Francia. Non era ammessa alcun' altra causa di acquisto all' estero.

Tuttavia la legge del 27 vendemmiale anno 11, modificata dalla legge del 9 giugno 1845, permise la concessione della nazionalità francese a navi straniere gettate sulle coste della Francia o de' suoi possedimenti, e talmente avariate che il proprietario o l'assicuratore abbia preferito venderle; purchè la metà della proprietà sia acquistata da Francesi, che le spese di raddobbo o di riparazione raggiungano il quadruplo del prezzo di acquisto, e purchè la nave sia ulteriormente equipaggiata e comandata nelle condizioni regolamentari. Una decisione del Ministro delle Finanze, del 1 giugno 1832, permise altresì di riconoscere il carattere nazionale alle navi trovate in alto mare in istato di abbandono e vendute dalla marina per mancanza di valevole reclamo.

Un decreto del 7 gennaio 1803 vietava siffatto riconoscimento, se le pezze adoperate per la costruzione della nave fossero state preparate all'estero. Ma questa disposizione è stata modificata dalla legge del 19 maggio 1866.

Noteremo per ultimo, che un decreto imperiale del 7 settembre 1856, pubblicato per regolare la navigazione di cabotaggio in Algeria, stabilì, che i bastimenti stranieri di ottanta tonnellate, o più, potranno essere ammessi in Algeria a una speciale nazionalizzazione, la quale loro permetterà di navigare esclusivamente nelle acque di questa colonia sotto bandiera francese e in franchigia di diritti.

18. Alle disposizioni francesi sono pressochè conformi quelle in vigore negli Stati-Uniti (30). Anco ne' paesi di questa Confederazione, deve un bastimento, acciò sia considerato come nazionale, provenire da un cantiere indigeno, a meno che non sia stato catturato in guerra e dichiarato di buona preda, o confiscato per contravvenzione alle leggi della Repubblica.

È ammessa poi la concessione della nazionalità, coll' autoriz-

(30) Sono gli atti 31 dicembre 1792, 18 febbraio 1793, 1 marzo 1817 e 23 dicembre 1852 che regolano, negli Stati-Uniti, la nazionalità de' bastimenti.

zazione del Segretario del Tesoro, nel caso di naufragio sulle coste americane. Se non che, mentre, in Francia, si richiede che la metà della proprietà sia acquistata da Francesi, e che le spese di riparazione raggiungano il quadruplo del prezzo di acquisto; negli Stati-Uniti, è d'uopo che il bastimento sia stato acquistato in totalità da uno o più cittadini americani, e che le spese di riparazione equivalgano ai tre quarti del valore della nave. Tuttavia, all'occasione della guerra europea del 1859, è stato deciso dalle Corti Americane, che le navi di costruzione straniera, comprate in buona fede e possedute intieramente da cittadini americani, avrebbero diritto, concorrendo siffatte circostanze, come proprietà americana, alla protezione degli Stati-Uniti.

19. Anche, giusta le disposizioni vigenti in Grecia (31), è riconosciuto il carattere nazionale alle navi di costruzione estera, ma solo in alcuni casi, fra i quali abbiamo quelli contemplati dalle legislazioni vigenti in Francia e negli Stati-Uniti, relativi alla preda sul nemico, alla confisca per contravvenzione alle leggi del Regno e al naufragio. In quanto al naufragio nulla però venne stabilito circa l'importare delle spese di riparazione; laonde, qualunque sia questo importare, la nave riparata può ottenere la nazionalità greca.

La concessione di siffatta nazionalità può altresì aver luogo a riguardo di navi di costruzione straniera, quando esse appartengano a Greci che ebbero la residenza all'estero, ma rimpatriarono; ed anco nel caso in cui ne sia stato fatto l'acquisto da Greci, purchè tale acquisto sia stato determinato da un interesse maggiore (32).

20. Nel Portogallo, è ne' casi di preda sul nemico, e di acquisto fattone da un suddito portoghese, col successivo pagamento del

(31) È l'ordinanza reale del 14 novembre 1836, che regola, in Grecia, la nazionalità de' bastimenti.

(32) In fatto, le Autorità ammettono sempre senza esame l'esistenza di questo interesse maggiore; del resto gli acquisti da parte di Greci di navi costrutte all'estero sono meno numerosi che le vendite fatte a stranieri di navi greche (Lettera del Console di Francia a Syra, trasmessa il 16 novembre 1851).

I bastimenti di costruzione straniera acquistarono la nazionalità greca

diritto d'importazione, che un bastimento di costruzione straniera può ottenere l'atto di nazionalità (33).

21. Anche nel Messico, è negli accennati due casi che alle navi di origine estera può essere riconosciuto il carattere nazionale (34).

22. Nel Brasile, i bastimenti provenienti da cantieri stranieri devono essere stati catturati in guerra e dichiarati di buona preda per ottenere la nazionalità, la quale è soggetta al pagamento del trenta per cento del prezzo di acquisto; e dippiù, in qualunque porto si effettui la vendita, il venditore deve giustificare che ebbe luogo coll'assentimento del Console della nazione la cui bandiera sventola sulla nave (35).

23. Al contrario è in vigore il sistema cui rese omaggio la legislazione italiana (vedi § 15), non è cioè prescritto che le navi, per ottenere l'atto di nazionalità, debbano provenire da un cantiere indigeno, nella Gran Bretagna (36), in Austria (37), nel Belgio (38),

eziandio nel caso in cui fossero appartenuti a sudditi greci il 15 ottobre 1835, giorno della promulgazione di una ordinanza sulla materia, che è stata rimpiazzata da quella del 1836.

(33) La nazionalità de'bastimenti, nel Portogallo, è regolata dal Codice di commercio e dal trattato di navigazione del 9 febbraio 1810 colla gran Bretagna.

(34) È il Decreto 9 gennaio 1856 che contiene, nel Messico, le norme relative alla nazionalità de' bastimenti. Precedentemente erano in vigore i Decreti del 28 gennaio 1826, 30 novembre 1829 e 16 agosto 1830, i quali ammettevano al beneficio della nazionalità le navi di costruzione straniera, beneficio che non cessò per la pubblicazione del Decreto del 1856, avendo questo Decreto dichiarato di considerare come messicane le navi riconosciute come tali giusta i Regolamenti precedentemente in vigore.

(35) Nel Brasile, la nazionalità de' bastimenti è regolata principalmente dal Codice di commercio del 25 giugno 1851, e, in ciò che riguarda la nazionalizzazione delle navi straniere, dal Decreto del 24 ottobre 1846.

(36) Nella Gran Bretagna, la nazionalità de' bastimenti è regolata dall'atto di navigazione del 26 giugno 1849, e dall'atto del 20 agosto 1853 sulla marina mercantile.

(37) In Austria vige sulla nazionalità de' bastimenti un atto del 1823 pubblicato pel regime della navigazione di lungo corso.

(38) Nel Belgio ed anco nell'Olanda, all'epoca della loro unione, le condizioni della nazionalità delle navi erano regolate dalla Legge de' Paesi-Bassi del 14 marzo 1819.

Tale legge rimase in vigore nel Belgio, salvo le modificazioni portate da

nell'Olanda (39), in Danimarca (40), negli Stati della Germania (41), in Russia (42), in Svezia e Norvegia (43), nei paesi mussulmani (44), nelle Repubbliche di Buenos-Ayres (45), del Chilì (46), di Haiti (47), della Novella Granata (48), del Para-

quella del 19 giugno 1856 e dal Decreto Reale del 26 marzo 1862, Decreto che semplificò di molto il precedente regime.

(39) Anche nell'Olanda rimase in vigore la predetta legge de' Paesi-Bassi del 14 marzo 1819, la quale, modificata considerevolmente da quella delli 8 agosto 1850, governò la materia sino al 1 gennaio 1870, giorno in cui divenne esecutoria la nuova legge olandese del 28 maggio 1869.

(40) La nazionalità de' bastimenti, in Danimarca, è soggetta a regole che rimontano alla fine del secolo passato, e che hanno ricevuto, nel corso di questo, diverse modificazioni. Su molti punti essa è retta, più dall'uso che da leggi cadute in parte in disusanza.

(41) I diversi Stati della Germania aveano leggi od ordinanze speciali relative alla nazionalità de' bastimenti, le quali non richiedevano che un bastimento fosse costrutto in un cantiere indigeno per essergli riconosciuto il carattere nazionale. Il Codice generale tedesco, adottato nel 1869 dalla Confederazione della Germania del Nord, ed ora vigente in tutto l'Impero Germanico, rimette alle leggi de' singoli Stati lo stabilire le condizioni necessarie perchè una nave abbia diritto d'inalberare la bandiera dello Stato (art. 34). In virtù di siffatta disposizione continuano a spiegare efficacia negli Stati della Germania le suddette leggi od ordinanze speciali sulla nazionalità delle navi.

(42) In Russia, la nazionalità de' bastimenti è regolata principalmente dal Codice di commercio imperiale.

(43) In Svezia, sono in vigore sulla nazionalità delle navi le Ordinanze del 1 marzo 1841 e del 15 agosto 1851.

In Norvegia, non esistono, propriamente parlando, disposizioni legislative sulla nazionalità de' bastimenti. Tale materia è regolata da usi che non sono enunciati in alcuna raccolta.

(44) Le condizioni della nazionalità de' bastimenti, in Turchia, sono regolate da una lettera della Legazione di Francia a Costantinopoli, del 25 luglio 1851.

(45) In Buenos-Ayres, le condizioni della nazionalità de' bastimenti sono regolate da una Nota del Ministro degli Affari Esteri della Repubblica, trasmessa il 27 ottobre 1854.

(46) Nel Chilì, sono in vigore la Legge 26 luglio 1836 e i Decreti 25 gennaio 1847 e 29 dicembre 1848.

(47) In Haiti, vige il Decreto 11 agosto 1843.

(48) Nella Novella-Granata, vi ha la Legge 25 aprile 1857 e la risoluzione presidenziale del 2 marzo 1855.

guay (49), del Perù (50), di San Salvador (51), dell'Uruguay (52), di Venezuela (53), e finalmente nell'Imanato di Mascate (54).

Tuttavia in alcuni degli stessi paesi, onde favorire in qualche modo la costruzione indigena, le navi di origine straniera furono assoggettate al pagamento di un dazio d'importazione, il quale non è eguale dappertutto, essendo stato regolato in conformità alle condizioni speciali del paese la cui industria si volle proteggere (55).

24. Dal fin qui detto rilevasi, che il sistema protettore, a riguardo del primo elemento concernente il luogo di costruzione della nave, fu dai legislatori in gran parte ripudiato. Si è veduto, che la sola Spagna diede assoluta sanzione a siffatto sistema, e se vi sono paesi ne' quali venne accettato parzialmente, trovansi però in maggioranza quelli ne' quali è stato del tutto rigettato.

(49) Nel Paraguay, è in vigore la legge 3 novembre 1853. È però necessario un decreto del governo della Repubblica onde una nave di costruzione straniera possa essere nazionalizzata.

(50) Nel Perù, vigono i Decreti del 10 dicembre 1836 e 16 marzo 1839.

(51) In San Salvador, è in vigore il Decreto del 23 gennaio 1857.

(52) Nell'Uruguay, non esiste alcuna legge speciale. Le disposizioni relative alle condizioni della nazionalità de' bastimenti si trovano sparse qua e là in diversi documenti legali.

(53) In Venezuela, invece, vi ha la legge speciale del 10 maggio 1842.

(54) Nell'Imanato di Mascate, la nazionalità de' bastimenti non riceve altra regola che la volontà del sovrano; tuttavia, nell'uso, essa è soggetta ad alcune norme.

(55) In Inghilterra, le navi in legno, costrutte all'estero, o in un possedimento inglese di oltremare, sono soggette a un dritto di entrata di un franco e dieci centesimi per metro cubo. Vennero escluse da qualsiasi dritto le navi in ferro. In Austria e nel Belgio, le navi di costruzione straniera pagano il dritto d'importazione di 6 franchi per ogni tonnellata; nella Novella Granata, di 5 franchi; in Olanda e in San Salvador, il quattro per cento del valore del bastimento; in Germania, il cinque per cento; in Buenos-Ayres e nell'Uruguay, il quindici; nel Perù, il venticinque; nel Chili e in Venezuela, il trenta per cento dello stesso valore. Anche in Danimarca e in Haiti, la nazionalizzazione de' bastimenti stranieri è soggetta a diritti di entrata, i quali variano secondo il tonnellaggio.

Al contrario in Italia, in Svezia e Norvegia, in Russia, in Turchia, nel Paraguay, nell'Imanato di Mascate, le navi di costruzione straniera non sono soggette ad alcun dazio d'importazione.

25. In quanto al secondo elemento riguardante la qualità dei proprietari della nave, il Codice per la marina mercantile del Regno d'Italia stabilisce, che per ottenere l'atto di nazionalità le navi devono appartenere a cittadini dello Stato, od a persone che vi abbiano domicilio da cinque anni almeno. Tuttavia gli stranieri, anche non domiciliati nè residenti nello Stato, potranno partecipare alla proprietà delle navi nazionali fino alla concorrenza di un terzo (56).

Il Progetto di legge, presentato al Senato per introdurre a quel Codice le modificazioni sovramentovate (§ **14**), propone che basti la semplice *residenza* di uno straniero nello Stato acciò egli possa partecipare alla proprietà di navi italiane. E ben a ragione, dappoichè, come si osserva opportunamente nella Relazione che precede quel Progetto, il domicilio può simularsi più facilmente che la residenza, e per altro il legislatore mira evidentemente a favorire le case di commercio stabilite in Italia, le quali vi hanno residenza e non legale domicilio.

Era poi necessario spiegare come nel computo de' caratisti esteri o nazionali si debbano considerare le società di commercio cui d'ordinario appartengono le navi mercantili. Vi sono, dice quella Relazione, società stabilite all'estero formate di negozianti italiani, e società stabilite nello Stato composte di negozianti esteri. Vi sono altresì società in nome collettivo, per accomandita, ed anonime formate in parte da capitali nazionali, ed in parte da capitali esteri; vi sono finalmente succursali le quali operano nello Stato, ma dipendentemente da un centro stabilito all'estero. Era d'uopo indicare quando queste società debbansi considerare nazionali, e quando straniere; in quali casi si abbiano a riputare stabilite all'estero, o stabilite nello Stato.

A queste lacune che si trovano nel predetto Codice provvedono le aggiunte proposte nel Progetto di legge diggià menzionato. Giusta siffatto Progetto, le società *in nome collettivo* od *in accomandita*, anche quando abbiano sede all'estero, si considerano nazionali, e quindi sono ammesse a partecipare alla proprietà di navi italiane, se alcuno de' soci solidali che dà nome

(56) Art. 40 di quel codice.

alla ditta è cittadino dello Stato. Le società della stessa natura composte di stranieri, ma stabilite od aventi la loro sede principale in Italia, sono assimilate agli stranieri in questa domiciliati.

Se trattisi di società *anonime*, si considereranno come nazionali, nel caso in cui la sede principale di esse sia in Italia, ed ivi abbiano luogo le assemblee generali.

Le succursali poi di società estere, autorizzate dal Governo ad operare nello Stato, saranno assimilate agli stranieri domiciliati nello Stato, purchè di fatto vi tengano un rappresentante munito di mandato generale (57).

Con siffatte aggiunte saranno eliminati i dubbi che possono ora sorgere, per non avere il Codice del 1865 contemplato i casi in cui la proprietà di navi nazionali appartenga non ad individui singoli, bensì ad enti morali, o personalità collettive, composte di individui di diverse nazioni; casi i quali si verificano con molta frequenza, poichè l'acquisto di navi di qualche importanza richiede spesso che si faccia appello, mediante la costituzione di apposite società, a capitalisti nazionali, e stranieri.

26. Il predetto Codice previde il caso in cui uno straniero acquistasse a qualunque titolo la proprietà di una nave italiana per una quota maggiore del terzo del suo valore, e prescrisse che in tal caso dovrà l'acquirente, nel termine di un anno, fare il trapasso dell'eccedente a persona avente la qualità volute dal medesimo Codice, cioè a cittadini italiani, od a stranieri domiciliati in Italia da cinque anni almeno. In difetto, ne sarà ordinata dal tribunale la vendita, sulla istanza dell'Autorità marittima (58).

Non è stato però preveduto il caso in cui, senza che avvenga il trasporto della proprietà de' carati, succeda il cambiamento di nazionalità del caratista, caso frequente in ispecie per donne che sposano stranieri. A questa eventualità provvederebbe l'ag.

(57) Vedasi il nuovo art. 40 nella forma proposta nel Progetto di legge, e la Relazione dalla quale è preceduto questo Progetto.

(58) Art. 41 combinato coll' art. 40.

giunta contenuta nel Progetto di legge presentato al Senato, la quale prescrive, come tutte le leggi estere e specialmente il Codice britannico, che il caratista il quale perde la cittadinanza, debba farne dichiarazione all'ufficio di porto, e cedere i suoi carati, entro un anno, a cittadini, sotto comminatoria che, non adempiendosi a cotesta prescrizione, si procederà d'ufficio alla vendita de' medesimi. L'obbligo della dichiarazione e quello della cessione furono imposti alla donna nazionale che sposa uno straniero, od abbandona lo Stato, anche quando pel fatto del matrimonio non perda la cittadinanza italiana (59).

Il legislatore italiano stabilì, che veruna nave proveniente da vendita fatta da un suddito di Potenza in istato di ostilità con una Potenza la quale conservi relazioni pacifiche coll'Italia, potrà ottenere la nazionalità italiana. È però autorizzato il Ministro della marina, constandogli della verità della vendita, di accordare la nazionalità (60).

Secondo questa disposizione pertanto, se avvenga il caso che due Stati si trovino in guerra, e l'Italia dichiarisi neutrale, qualora fosse alienata da un cittadino di uno de' belligeranti una nave di sua proprietà ad Italiani, tale nave non potrebbe senz'altro ottenere la nazionalità italiana, ma sarebbe d'uopo, per la concessione di questa, che la verità della vendita venisse constatata dal Ministro della marina. L'adempimento di siffatta condizione, dalla legge imposta, chiaramente dimostra, che l'accennata disposizione ebbe per iscopo d'impedire le simulazioni. Potrebbe infatti una vendita essere simulata, onde far considerare come neutrali navi realmente appartenenti alla marina di un belligerante, all'oggetto di attribuir loro i diritti inerenti alla neutralità.

27. Anche presso altri Stati sono gli stranieri ammessi a partecipare alla proprietà di navi nazionali. In Francia, in Grecia, in Olanda, nel Perù, possono queste navi appartenere a cittadini di estere Potenze fino alla concorrenza della metà del loro valore; nel Belgio, fino alla concorrenza di tre ottavi (61).

(59) Vedasi il nuovo art. 41 nella forma proposta nel Progetto di legge.
(60) Art. 42 dello stesso codice.
(61) Quantunque in Grecia gli stranieri sieno ammessi a prender parte,

28. Non vi ha alcuna disposizione la quale limiti la partecipazione degli stranieri alla proprietà di navi nazionali, e quindi

per la metà, alla proprietà di un bastimento greco, pure il governo si riservò di restringere tale facoltà a riguardo de' paesi stranieri in cui i Greci fossero esclusi dalla partecipazione alla proprietà di bastimenti nazionali; in altri termini, la stessa facoltà venne subordinata alla condizione di reciprocità.

Nel silenzio della legge, i giureconsulti del paese opinano, che i bastimenti appartenenti a società anonime, o in accomandita, aventi in Grecia una esistenza legale, e che contino nel loro seno degli stranieri, possono essere ammessi al privilegio della nazionalità, e la loro opinione è confermata dall'uso.

Nullameno questo favore non può invocarsi che allora quando i gerenti risponsabili sieno sudditi greci stabiliti nel paese. Per la società anonima in particolare, l'ordinanza che l'autorizza, implica per essa il diritto di possedere de' bastimenti nazionali.

La nuova legge olandese del 1869 ammette che i certificati di nazionalità si possano rilasciare alle navi appartenenti *per metà. a)* A persone stabilite ne' Paesi-Bassi; *b)* A società in nome collettivo, o in accomandita, stabilite ne' Paesi-Bassi, purchè la metà almeno degli associati in nome collettivo, o degli associati solidariamente risponsabili della società in accomandita, sieno stabiliti ne' Paesi-Bassi; *c)* A società di commercio anonime o a corporazioni aventi la personalita civile, le une e le altre stabilite nei Paesi-Bassi, e istituite conformemente alle disposizioni legali in vigore, purchè la metà almeno degli amministratori sieno stabiliti ne' Paesi-Bassi.

Sono dalla stessa legge considerati come stabiliti ne' Paesi-Bassi al punto di vista di essa:

1.° Gli Olandesi domiciliati ne' Paesi-Bassi;

2.° *Qualunque altra persona* che ha avuto il suo domicilio ne' Paesi-Bassi, durante l'anno che precede il giorno in cui è chiesto il certificato (art. 10 di detta legge olandese).

Pertanto, in Olanda, non solo gli stranieri possono partecipare, per metà, alla proprietà di navi nazionali, ma se per un anno abbiano avuto il domicilio ne' Paesi-Bassi, basta tale circostanza perchè dell'altra metà della nave possano essere proprietari altri stranieri.

Nel Perù, una nave nazionale può appartenere per metà a stranieri naturalizzati, nel caso in cui essa sia la proprietà di una compagnia; l'altra metà degli associati deve comporsi di cittadini del paese.

Nel Belgio, gli stranieri possono, come si disse, partecipare alla proprietà di una nave belga fino alla concorrenza de' tre ottavi. Epperò se il bastimento appartenesse a una società anonima, o in accomandita, questo bastimento è ammesso ai privilegi della nazionalità, se la società fornisca la prova che gli azionisti stranieri non possiedono al di là di que' tre ottavi.

possono queste appartenere ad essi per intiero, in Danimarca (62), in Buenos-Ayres, nella Novella Granata, nel Paraguay e nel Chilì. Soltanto, in quest'ultima repubblica, affinchè sia dato ad uno straniero di essere proprietario di bastimenti di bandiera del Chilì, è necessario che sia egli ivi domiciliato, con tre anni di residenza (63).

29. Anche in Turchia, gli stranieri possono liberamente partecipare alla proprietà di navi nazionali, purchè adempiano all'obbligo che è altresì imposto ai sudditi della Porta, che cioè devono i comandanti de' bastimenti in loro nome personale, in mancanza degli armatori, dare delle serie garantie di moralità e di solvibilità, e fornire cauzione per le azioni giudiziarie che potrebbero essere intentate contro questi ultimi. Gli stranieri, oltre quest' obbligo, hanno quello di non riconoscere che la legge mussulmana nelle predette azioni giudiziarie, e di presentare un certificato da cui consti che l'Autorità dalla quale essi dipendono non oppone a ciò alcun ostacolo. La cauzione deve essere prestata da due negozianti ottomani i quali dichiarino, nell' assenza dell' armatore, di sottomettersi, in sua vece, a tutte le conseguenze degli impegni da lui assunti (64).

30. Al contrario, non è una nave considerata come nazionale, se non allora quando essa appartenga in totalità a cittadini,

(62) La questione, se possa essere ammessa al privilegio della nazionalità una nave che appartenga a una società anonima, o in accomandita, avente una esistenza giuridica in Danimarca e racchiudente degli stranieri nel suo seno, si risolve unicamente avuto riguardo alla qualità del gerente a cui nome sono rilasciate le carte di bordo. Se questo gerente è suddito danese, la soluzione ha luogo in senso affermativo. È ben vero infatti che la legge danese ammette che gli stranieri possano essere interessati in navi nazionali, se non che la medesima richiede che vi sia un armatore danese responsabile rispetto all'Autorità; ond' è che quando il gerente di una società è uno straniero, non possono altri stranieri partecipare alla proprietà della nave.

(63) Potendo, nelle accennate repubbliche americane, una nave nazionale essere la proprieta *in totalità* di uno straniero, essa può appartenere a società anonime, qualunque sia la nazionalità de' membri che le compongono.

(64) Tali condizioni si vedono accennate nella lettera della Legazione di Francia a Costantinopoli del 25 luglio 1851.

nella Gran Bretagna (65), in Austria (66), negli Stati della Germania (67), in Svezia e Norvegia (68), in Portogallo (69), in

(65) L'atto del 20 agosto 1853 stabilì delle pene pel caso in cui la bandiera britannica sventolasse su un bastimento non appartenente *in totalità* a sudditi inglesi. Basta però una speciale autorizzazione, onde uno straniero possa partecipare alla proprietà di navi inglesi, purchè siasi da lui prestato giuramento di fedeltà alla Corona. Le navi nazionali possono essere la proprietà di società stabilite nel paese o nelle colonie.

(66) In Austria, la circostanza che il bastimento appartiene *totalmente* a uno o più cittadini austriaci dev' essere affermata con giuramento. Allorchè la nave appartiene a una società in accomandita, nella quale sieno interessati degli stranieri, la nazionalità non si acquista che alloraquando il gerente, il quale sia austriaco, abbia prestato giuramento come proprietario unico.

(67) Giusta la legge del 25 ottobre 1867 della Confederazione della Germania del Nord, estesa posteriormente all'Impero Germanico, le società anonime e quelle in accomandita per azioni, hanno il diritto di far portare la bandiera federale dai loro vascelli, allorchè queste società abbiano la loro sede sul territorio federale, e specialmente se si tratti di società in accomandita, qualora tutti i membri solidariamente risponsabili possiedano l'indigenato federale.

(68) Giusta la legislazione svedese, non basta che la proprietà della nave appartenga *in totalità* a sudditi svedesi, ma è altresì necessario che questi sieno domiciliati in Svezia. Tuttavia un suddito svedese, anche domiciliato all'estero, può essere coarmatore di un bastimento svedese, se sia socio di una casa di commercio stabilita in Svezia.

Ogni bastimento svedese dev'essere rappresentato da un armatore principale, il quale è tenuto di prestar giuramento che a di lui conoscenza verun straniero partecipa alla sua proprietà. Incombe il medesimo obbligo, qualora il bastimento appartenga a una società anonima, o in accomandita.

In Norvegia, una nave è ammessa ai privilegi della nazionalità, se appartenga, in parte, ad uno straniero avente un prestanome norvegiano, o a una società anonima, o in accomandita, avente nel paese una esistenza legale, e comprendente nel suo seno degli stranieri, purchè il nome di questi ultimi non apparisca in alcun atto pubblico.

(69) In Portogallo, non solo è vietato agli stranieri, di acquistare, in tutto o in parte, un bastimento portoghese, ma il codice di commercio porta il rigore sino al punto, che, ove a qualche straniero pervenga tale bastimento per eredità, incombe a lui l'obbligo di alienarlo nel termine di trenta giorni, sotto pena della confisca (art. 1289 di quel codice).

Tuttavia una società commerciale, composta in maggioranza di Portoghesi ed avente la sua sede a Lisbona, può possedere navi portoghesi. Uno straniero accomandatario, essendo considerato non come un socio, ma come un conduttore di fondi, non può far perdere la nazionalità a un bastimento portoghese.

Russia (70), negli Stati-Uniti (71), nel Brasile (72), in Haiti (73), in Venezuela (74), in San Salvador, in Ispagna e nel Messico (75).

(70) Il privilegio di non ammettere che i cittadini alla proprietà di navi russe non soffre eccezione neppure per gli *ospiti stranieri*, i quali godono, in Russia, de' favori speciali. Non solo non è dato ad essi di possedere navi in proprio nome, ma non hanno nemmeno il diritto di partecipare a tale proprietà. D'altronde la legge vieta ogni qualunque associazione tra un Russo e uno straniero.

(71) Negli Stati-Uniti, la nave americana perde la nazionalità se è posseduta, in tutto o in parte, da un cittadino della Confederazione, residente abitualmente all'estero, salvo che questo cittadino non adempia all'estero alle funzioni di Console o di agente degli Stati-Uniti, o che non sia socio di una casa composta di cittadini dell'Unione e faciente il commercio.

(72) Anche nel Brasile, i cittadini domiciliati all'estero non possono possedere una nave brasiliana, a meno che non sia interessata nella proprietà di essa una casa del Brasile ivi stabilita.

In diritto, un bastimento nazionale non potrebbe appartenere a una società anonima che abbia nel suo seno degli stranieri; ma il fatto è contrario alla dottrina.

(73) Anche in Haiti, i cittadini domiciliati all'estero non possono essere proprietari in tutto o in parte di un bastimento nazionale, se non sieno soci di una casa di commercio che eserciti questo nella Repubblica, e sia provato da un certificato del Console di essa, che tali cittadini non hanno prestato giuramento di fedeltà allo Stato nel cui territorio risiedono, e che sono soggetti alla giurisdizione consolare di Haiti.

Se la nave è stata costrutta all'estero, la proprietà dev'essere trasmessa a un cittadino della Repubblica, mercè un atto autentico. Ogni Haitiano che presti il suo nome alla naturalizzazione di un bastimento straniero, o che concorra come pubblico ufficiale a una vendita simulata, è passibile di un'ammenda.

Tuttavia, in fatto, la maggior parte delle grandi navi sotto bandiera della Repubblica, appartengono a stranieri i quali si servono del nome di un indigeno.

(74) In Venezuela, è passibile di un'ammenda di quattrocento franchi ogni persona che presti il suo nome per far ammettere alla nazionalità una nave di cui sia proprietario uno straniero.

Per una deroga speciale a questa regola, il Governo della Repubblica, autorizzato dal Congresso, ebbe ad accordare nel 1851, sotto diverse condizioni, a un Francese, delegato di una società composta di individui di differenti nazioni, il privilegio di far navigare de' battelli a vapore sotto bandiera del paese.

(75) In questi ultimi Stati prevalse, *in modo assoluto*, il principio di escludere in qualsiasi guisa gli stranieri dal partecipare alla proprietà di navi nazionali.

31. Come ben si vede, gli Stati, dai quali finora venne adottato il sistema protettore circa il secondo elemento concernente la nazionalità delle navi, sono in maggior numero di quelli che ammisero illimitatamente, o con restrizioni, la partecipazione degli stranieri alla proprietà di navi nazionali. Giova però sperare, che la diffusione delle sane dottrine economiche, sospingerà al più presto gli Stati, finora restii alle dottrine liberali, all'abbandono di quel sistema sia riguardo all'accennato elemento, sia in quanto concerne la costruzione od origine della nave. I Governi oramai debbono convincersi che, per la solidarietà economica esistente fra i diversi popoli, uno di essi non può raggiungere il benessere cui aspira se non coll'aiuto degli altri. Rendesi pertanto necessario che spariscano tutte le disposizioni legislative inspirate a un sentimento di diffidenza e di gelosia fra gli Stati, disposizioni, fra le quali devonsi, a nostro avviso, annoverare quelle che chiudono le porte alle navi di costruzione estera, o vietano ai capitali stranieri di associarsi ai nazionali per provvedere agli interessi della marina mercantile.

32. In quanto al terzo elemento riguardante la qualità delle persone addette al comando o al servizio della nave, il legislatore italiano dispone, che nell'armamento di questa il capitano e due terzi almeno dell'equipaggio devono essere nazionali (76). Il Progetto di legge, più volte menzionato, propone, che debba essere nazionale anche il secondo di bordo. È detto nella Relazione che lo precede, essere stato il Codice del 1865 assai largo verso gli stranieri nell'attribuire loro il diritto di partecipare alla proprietà delle navi italiane, epperò conviene andare a rilento nello ammetterli fra gli uffiziali di bordo. Si giudicò che si avessero almeno ad escludere gli stranieri dalla carica di secondo, perchè, prosiegue a dire quella Relazione, dovendo questo all'occorrenza surrogare il capitano, ragion vuole e l'esempio di altri paesi consiglia, che sia nazionale.

33. Sono stati autorizzati gli Ufficiali consolari all'estero di permettere, secondo l'esigenza de' casi, l'arruolamento di marinai esteri al di là della prescritta proporzione. Quanto al ca-

(76) Art. 71, 1.° capoverso del Codice per la marina mercantile.

pitano o padrone, non sarà permesso di ricorrere a stranieri se non quando ciò divenisse necessario per impossibilità di provvedersi di nazionali (77).

34. Anche, secondo le legislazioni vigenti in Austria, nel Messico e negli Stati-Uniti, devono essere cittadini il capitano e due terzi almeno dell'equipaggio. Inoltre l'ultima di queste legislazioni richiede la cittadinanza non solo nel capitano, ma altresì negli altri ufficiali della nave, e l'accennata proporzione deve esistere durante tutto il viaggio, salvo il caso di malattia, di morte o di diserzione, o quando tutto o parte dell'equipaggio fosse stato fatto prigioniero. La legislazione spagnuola, oltre il capitano e due terzi dell'equipaggio, vuole che sieno cittadini il piloto e il sotto-nocchiere.

35. In Francia e in Grecia, debbono essere nazionali il capitano e tutti gli altri ufficiali della nave, unitamente ai tre quarti dell'equipaggio (78). È conforme la legislazione portoghese in quanto all'equipaggio, ma a riguardo degli ufficiali della nave, basta che sia nazionale il capitano o padrone.

36. Del pari, nel Chilì, debbono *oggidì* essere cittadini i tre quarti dell'equipaggio (79). In quanto ai capitani, essi doveano, giusta la legge del 28 luglio 1836, dopo dodici anni dalla sua pubblicazione, essere chiliani, naturali o naturalizzati, oppure stranieri che avessero onorevolmente servito nella marina militare della Repubblica, durante un anno in tempo di guerra,

(77) Citato art. 71, 2.° e 3.° capoverso.

(78) In quanto agli ufficiali, una eccezione è ammessa in Francia, pei bastimenti addetti alla pesca della balena: gli ufficiali di questi bastimenti possono essere stranieri. Un'altra eccezione venne introdotta dal Decreto del 7 settembre 1856 per le navi ammesse alla nazionalizzazione in Algeria, il cui comando può essere affidato a capitani mercantili stranieri. Il comandante della marina in Algeria può per le stesse navi, in caso d'insufficienza di marinai francesi o indigeni, modificare temporaneamente la composizione degli equipaggi, al punto di vista della loro nazionalità.

(79) Abbiamo detto *oggidì*, perocchè, giusta la legge del 1836, l'equipaggio dei bastimenti nazionali si dovea comporre, dal giorno della sua promulgazione sino alla fine del 1837, di un quarto almeno di marinai della repubblica; negli anni 1838, 1839, della metà; di tre quarti negli anni seguenti. Tuttavia il Presidente della repubblica, sull'avviso del Consiglio di Stato, può diminuire tale proporzione.

per tre anni in tempo di pace. Ma essendo ancora i capitani della marina del Chilì, allo avvicinarsi di quell'epoca, nella maggior parte stranieri, la legge del 4 aprile 1848 sospese fino a nuovo ordine l'effetto di quella disposizione.

37. Nel Paraguay e in Haiti, devono essere nazionali gli ufficiali e la metà almeno dell'equipaggio; ma la legge, in quest'ultima Repubblica, è generalmente elusa, sono cioè, in fatto, ammessi gli stranieri, sopratutto ne' viaggi di lungo corso. In Venezuela, la cittadinanza è richiesta nel capitano, e trattandosi di navi di più di dieci tonnellate, esse non possono navigare all'estero, se indipendentemente dal capitano, almeno il terzo dell'equipaggio non è composto di nazionali.

38. In Russia, una nave può navigare sotto bandiera imperiale, senza capitano o timonieri russi: basta che il quarto dei marinai sieno sudditi dell'impero. Anche nella Repubblica di San Salvador, il capitano può essere straniero. A riguardo dell'equipaggio, cinque anni dopo la promulgazione del Decreto del 23 gennaio 1857, relativo alla nazionalità de' bastimenti, si dovea comporre, per un quarto di cittadini; ne' cinque anni seguenti, per la metà; alla fine di dieci anni, in totalità. Il bastimento che si fa nazionalizzare deve, al suo arrivo dall'estero, avere il suo equipaggio composto di cittadini della Repubblica per un quarto.

39. Nel Perù, il capitano di un bastimento nazionale dee essere nato Peruviano, od avere ottenuto lettere di naturalizzazione. Il rimanente dell'equipaggio deve contare almeno un quinto di cittadini; ai marinai stranieri può servire di titolo per esservi ammessi l'aver servito onorevolmente per due anni nella marina dello Stato (80).

40. In Svezia e nel Brasile, la qualità di cittadino è richiesta soltanto nel capitano; gli altri uffiziali della nave possono perciò essere stranieri.

(80) Questa proporzione legale è richiesta sotto pena di un'ammenda di 50 piastre per ciascun marinaio nazionale che mancasse, salvo che il proprietario del bastimento non faccia constare la morte o la diserzione del marinaio, oppure il caso di forza maggiore che l'avesse costretto ad infrangere la legge. Ma la stessa proporzione può essere alterata dal Governo sia in tempo di guerra, sia per un servigio speciale cui esso voglia destinare un bastimento di commercio.

41. In Danimarca, il capitano, gli ufficiali e i marinai formanti l'equipaggio di un bastimento di bandiera danese devono essere iscritti nella matricola degli uffizi del quartiere marittimo donde essi dipendono, e prestare giuramento di fedeltà al Re. Nel silenzio della legge a riguardo de' marinai stranieri, è ammesso nella pratica, che coloro da cui furono adempiute le formalità richieste dai nazionali, e che, dippiù, hanno ottenuto l'autorizzazione del Commissario della marina, possono servire a bordo di bastimenti danesi; essi possono anche esercitarvi le funzioni di capitano o di ufficiale di bordo, a condizione di essere stati ricevuti come borghesi in una città di Danimarca.

42. In quella vece, è accordata piena libertà intorno alla scelta delle persone addette al comando o al servizio della nave, e quindi tale scelta può cadere tanto su cittadini, come su stranieri, secondo le legislazioni vigenti nella Gran Bretagna, nel Belgio, nell'Olanda, nella Norvegia, negli Stati della Germania, nella Novella Granata, in Turchia, nell'Imanato di Mascate, in Buenos-Ayres e nell'Uruguay.

43. Questi cenni sulle disposizioni vigenti ne' diversi paesi circa il terzo elemento concernente la nazionalità delle navi, bastano per comprendere come tali disposizioni sieno informate al principio di libertà più di quelle riguardanti gli altri due elementi. La stessa legislazione spagnuola, la quale è di una estrema rigidezza intorno al primo e al secondo elemento (vedi § **16**, **30**), si è veduto, che si mostra pieghevole a riguardo del terzo, non richiedendo la cittadinanza che dai due terzi dell'equipaggio della nave. Le altre legislazioni poi, dalle quali non fu reso assoluto omaggio al principio di libertà, più o meno lo sanzionarono, ammettendo, in maggiore o minore proporzione, la partecipazione degli stranieri al comando o al servizio di navi nazionali (81).

(81) Vedasi *l'annexe* C della più volte citata opera dell'Ortolan, tomo 1, cui siamo ricorsi per il cenno che abbiamo fatto delle disposizioni vigenti ne' diversi paesi circa la nazionalità de' bastimenti. Vedasi anche, per quanto si riferisce alla nuova legge olandese del 1869, il pregevole lavoro pubblicato da I. Van. Eik Izn nella *Revue de Droit international et de législation comparée*, tome 2, 1870.

44. La nazionalità delle navi adunque non va soggetta dappertutto ad identiche condizioni. Eppure è manifesto il bisogno di regolarla in modo uniforme, onde evitare le questioni che dalla disformità delle legislazioni continuamente derivano.

Non mancò il Governo de' Paesi-Bassi, in occasione della nuova legge del 1869 sulla nazionalità delle navi, di prendere l'iniziativa onde venire ad un accordo internazionale per raggiungere la desiderata uniformità. Ma il concorso promesso da alcuni Stati non trovò favore presso le grandi Potenze marittime, le quali, sotto il pretesto della inopportunità, celarono la loro poca inclinazione a dipartirsi dalle vigenti prescrizioni.

TITOLO SECONDO.

Prova della nazionalità delle navi mercantili.

SOMMARIO.

45. La bandiera è il segno distintivo apparente del carattere nazionale di una nave.

46. Presso tutte le nazioni, l'uso della bandiera nazionale, senza previa autorizzazione, costituisce un reato marittimo. — Disposizioni della legislazione britannica.

47-48. Disposizioni della legislazione italiana.

49. Dovere degli ufficiali consolari di vegliare al rispetto dovuto alla bandiera nazionale.

50. Disposizione della legislazione olandese.

51. La bandiera non è il solo segno distintivo della nazionalità delle navi.

52. Questa si prova in modo evidente colle *carte di bordo o lettere di mare.*

53. Tali carte sono regolate dalla legislazione marittima di ciascuno Stato.

54. *Atto di nazionalità* e *ruolo di equipaggio.*

55-56. Loro contenuto.

57. Da chi sieno rilasciati.

58. Navi esenti dall'obbligo dell'atto di nazionalità.

59. Condizioni richieste per la concessione di quest'atto.

60. Inscrizione della nave sulla matricola del Compartimento marittimo ove hanno domicilio i proprietari o gli interessati della medesima.

61. Importanza di tale inscrizione.

62. Durata dell'atto di nazionalità.

63. Denuncia all'Autorità marittima de' trapassi di proprietà *eseguiti secondo le leggi.*

64. Disposizioni legislative vigenti intorno a tali trapassi — Disposizioni del codice di commercio italiano circa la vendita volontaria delle navi.

65. Formalità necessaria affinchè siffatta vendita sia efficace rispetto ai terzi.
66. Disposizione sancita a guarentigia de' crediti privilegiati inscritti sull'atto di nazionalità.
67. Proposta avente per iscopo di provvedere meglio a tale guarentigia.
68. Quando abbia luogo la cancellazione della nave dai ruoli.
69. Altre carte, oltre l'atto di nazionalità e il ruolo di equipaggio, delle quali ogni bastimento dev' essere munito.
70. Quali fra esse debbansi riguardare come essenziali per far prova della nazionalità.
71. Necessità dell' osservanza delle regole sancite dalle legislazioni sulla nazionalità delle navi.
72. Tale osservanza forma oggetto de' trattati fra gli Stati.
73. Per siffatta guisa quelle regole, dal campo del gius pubblico interno, passano nella sfera del Diritto internazionale.
74. Cenno de' trattati in vigore fra il Regno d'Italia e le Potenze straniere contenenti la clausola, di doversi la nazionalità de' bastimenti riconoscere ed ammettere da una parte e dall'altra, giusta le disposizioni particolari a ciascuno Stato.
75. Visita in tempo di guerra delle navi mercantili neutrali e scopo di essa.
76. In quali luoghi si possa esercitare il diritto di visita.
77. Con quali forme abbia luogo tale esercizio.
78. Esenzione dalla visita delle navi da guerra e delle mercantili da esse scortate.
79. Dal diritto di visita differisce il diritto d' inchiesta della bandiera. Rinvio al Titolo sesto.

45. Non basta che le condizioni di esistenza della nazionalità delle navi sieno regolate conformemente alle leggi o agli usi di ciascuno Stato, ma è del più alto interesse internazionale, che il bastimento sia sempre in grado di dar prova della sua nazionalità.

La bandiera è il segno distintivo apparente del carattere nazionale di una nave; essa cioè costituisce il simbolo o l'emblema della sua nazionalità. Ogni nazione ha i suoi colori particolari, e l'uso di essi non può aver luogo senza il di lei permesso, allorchè si viene alle prove reali.

46. Presso tutte le nazioni, l'uso della bandiera nazionale, senza previa autorizzazione, costituisce un reato marittimo. La legislazione britannica autorizza ogni ufficiale al servizio della

marina nazionale, o qualunque impiegato delle Dogane, a sequestrare in alto mare, o ne' porti britannici, e a far giudicare dall'alta corte dell'ammiragliato o da una delle corti di vice-ammiragliato de' possedimenti di Sua Maestà britannica, coloro che inalberando la bandiera inglese, od altrimenti, facessero passare per inglese un bastimento appartenente, in tutto o in parte, a individui non autorizzati dalla legge a essere proprietari di navi inglesi e a navigare sotto bandiera inglese e con carte di bordo inglesi (1).

47. Secondo il Codice per la marina mercantile del Regno d'Italia, chiunque farà uso della bandiera nazionale senza esservi autorizzato, eccetto che non l'avesse fatto per isfuggire al nemico, incorrerà nella confisca della nave (2). Giustamente venne fatta tale eccezione: si può punire chi inalbera una bandiera straniera senza altro scopo che di difendersi dal nemico?

Lo stesso Codice comminò la multa da lire trecento a mille contro chiunque sarà convinto di simulazione della proprietà di una nave per farla coprire di bandiera nazionale (3).

48. Chiunque poi abbia fatto traffico di qualche carta di bordo, o l'abbia in qualsiasi modo impiegata per far navigare o coprire di bandiera nazionale un'altra nave già munita di patente nazionale, sarà punito col carcere da uno a sei mesi, e con multa estendibile a lire mille. Se la carta fosse impiegata per far navigare una nave non munita di patente nazionale o coperta di bandiera estera, la pena sarà quella stabilita per l'uso, senza autorizzazione, della bandiera nazionale, avrà cioè luogo la confisca del bastimento. In tutti i casi, se il delinquente fosse capitano, o padrone, verrà inoltre destituito (4).

49. D'altronde, come si accennò nel libro sui *Consolati* (§ **143**, **144**), gli ufficiali consolari devono vegliare perchè non si venga meno in paese estero al rispetto dovuto alla bandiera nazionale, ed acciò non sia questa adoperata se non in confor-

(1) Art. 33 dell'atto 20 agosto 1853 sulla marina mercantile della Gran Bretagna.

(2) Art. 346 di quel codice.

(3) Art. 347.

(4) Art. 348 combinato col 346.

mità al disposto delle leggi e dei regolamenti, coll'obbligo di denunciare al Ministero degli Affari Esteri ed a quello della Marina gli abusi e le infrazioni che per avventura venissero a scoprire (5).

50. Per tacere di altre legislazioni, abbiamo l'olandese, la quale stabilì la multa di franchi quattrocento a sei mila, e la pena del carcere di un mese a due, pel capitano di una nave che inalberasse la bandiera de' Paesi-Bassi senza essere munito di un certificato o di un permesso rilasciato in conformità alla stessa legislazione (6).

51. La bandiera però non può essere il solo segno distintivo del carattere nazionale di un bastimento; se così fosse, sarebbe ben facile celare la nazionalità di una nave, dappoichè, all'occorrenza, si potrebbe far uso di quella bandiera che più conviene di far sventolare.

52. Egli è, allo scopo di ottenere in modo evidente la constatazione di quella nazionalità, che sono state institute le *carte di bordo o lettere di mare,* di cui dev' essere provveduta ogni nave di commercio.

53. Il numero, la natura e la formola di queste carte sono regolate dalla legislazione marittima di ciascuno Stato.

54. Il Codice per la marina mercantile del Regno d'Italia prescrive, che le carte di bordo di cui devono essere munite le navi nazionali sono: l'*atto di nazionalità* e il *ruolo di equipaggio* (7).

55. L'*atto di nazionalità* enuncia il nome della nave, la sua configurazione, la sua portata ed i proprietari o compartecipi, come pure le parti per cui ciascuno di essi vi è interessato. Sul medesimo è pure inscritto il passaporto che abilita la nave alla navigazione (8). Il passaporto ha per oggetto di constatare che

(5) Art. 21 della legge consolare italiana, art. 22 del regolamento per la sua esecuzione.

(6) Art. 17 della nuova legge olandese del 1869 sulla nazionalità delle navi.

(7) Art. 36 di quel codice.

(8) Art. 37. Col Regio Decreto 9 settembre 1872 fu stabilita la denominazione de' tipi, cui negli atti di nazionalità, ed in ogni altra carta ufficiale, si dovranno assegnare le varie specie di bastimenti a vela, a vapore ed a remi della marina mercantile italiana.

la nave che esce dal porto ha prodotto i documenti giustificativi della sua origine ed ha soddisfatto a tutti gli obblighi imposti dalla legge; in altri termini, esso è un permesso di uscita per la nave.

56. Il *ruolo di equipaggio* è l'atto destinato ad indicare nominativamente e numericamente tutti gli individui componenti l'equipaggio della nave, ciascuno col proprio grado, o qualità. Esso deve indicare i salari, o la parte di utili dovuti a siffatti individui: le altre condizioni dell'arruolamento possono risultare dal ruolo o da convenzioni particolari. In colonne separate poi vanno segnati tutti i movimenti d'imbarco e sbarco di ciascun individuo arruolato. Il ruolo di equipaggio esprime pure la data dell'armamento e del disarmamento della nave, e quella delle visite dei periti; la data delle convenzioni di arruolamento, e quella della dichiarazione di armatore. Esso poi contiene le stesse indicazioni dell'atto di nazionalità, aggiuntovi il nome, cognome e domicilio dell'armatore, e la descrizione delle armi e munizioni di cui la nave è fornita (9).

57. Gli atti di nazionalità, giusta l'anzidetto codice, sono rilasciati in nome del Re dal Ministro di marina, e i ruoli di equipaggio dai capitani ed ufficiali di porto (10).

Ma se venissero costrutte od acquistate all'estero delle navi per essere nazionalizzate, è fatta facoltà agli ufficiali consolari di munire il capitano, o padrone, di un atto di nazionalità provvisorio e di un ruolo anche provvisorio, coll'autorizzazione di inalberare la bandiera nazionale (11).

58. L'atto di nazionalità è assolutamente necessario, affinchè una nave possa essere considerata nazionale, e le sia dato di inalberare la bandiera dello Stato. Sono esenti dall'obbligo di tale atto i battelli e le barche che esercitano la pesca costiera nello Stato, o che sono destinati al servizio de' porti e delle spiagge (12). Il Progetto di legge, più volte menzionato, propone

(9) Art. 343 del codice di commercio, 109, 371 del codice per la marina mercantile.

(10) Art. 38 e 51 del codice per la marina mercantile.

(11) Art. 102 dello stesso codice, art 145 del regolamento consolare.

(12) Art. 39 di quel codice.

di dar facoltà al Ministero della marina di estendere l'esenzione dall'accennato obbligo, ai battelli che venissero armati all'estero per essere addetti permanentemente alla pesca costiera, entro limiti determinati. Nella Relazione che precede quel Progetto, si dice, che non pochi Italiani, residenti in paese straniero, vi esercitano con battelli ivi armati e colla bandiera nazionale, la pesca del pesce o del corallo. Per costoro è a tal segno gravoso l'obbligo dell'atto di nazionalità che molti inalberano bandiera estera. Appunto perciò fu proposto di impartire al Ministro della marina la predetta facoltà di esonerarli da tale obbligo, provvedendo secondo i casi.

59. Per ottenere l'atto di nazionalità, è d'uopo che si verifichi a riguardo del bastimento quanto venne dal legislatore italiano stabilito circa la sua proprietà (§ **25**). Esso inoltre non dee provenire da vendita fatta da un suddito di Potenza in istato di ostilità con una Potenza che serbi relazione pacifiche col Governo, salvo che consti della verità della vendita (§ **26**); ed è altresì necessario che il bastimento sia stazato secondo il metodo e le norme determinate dal regolamento (13). La indicazione delle partecipazioni nella proprietà della nave deve farsi per carati o per frazioni di carato (14).

60. Tutte le navi nazionalizzate saranno descritte in apposita matricola (15). Ciascuna nave poi sarà inscritta sulla matricola del Compartimento marittimo ove è domiciliato il proprietario. Quando

(13) Art. 43. Non essendo stato finora pubblicato il regolamento per la esecuzione del codice per la marina mercantile, cui questo si riporta per il metodo e le norme da osservarsi per la stazatura dei bastimenti, colla Circolare del Ministero della marina del 30 gennaio 1866 venne stabilito, che per tale stazatura continuerebbero ad osservarsi le prescrizioni fino allora esistenti. Siffatte prescrizioni erano portate dal Regio Decreto del 19 maggio 1862; se non che, nelli 11 marzo 1873, venne pubblicato un altro Regio Decreto, col quale è stato adottato un nuovo sistema di stazatura de' bastimenti mercantili nazionali. Vedansi le disposizioni contenute in questo ultimo Regio Decreto, le quali disposizioni sono conformi in parte a quelle vigenti in Inghilterra, e in parte a quelle adottate dall'Impero Austro-Ungarico e dall'Impero Germanico.

(14) Art. 44. Il carato indica la ventiquattresima parte del valore della nave.

(15) Art. 45.

vi sieno più proprietari, la inscrizione si farà presso il Compartimento in cui ha domicilio il maggiore interessato, ovvero l'armatore o colui che rappresenta più della metà degli interessi della nave (16).

61. È importante la inscrizione della nave sulla matricola di uno de' Compartimenti marittimi fra i quali è diviso il littorale dello Stato, per gli effetti giuridici che da essa derivano. Come ogni bastimento dee avere una nazionalità, onde sia vincolato al territorio di una nazione, del quale perciò è riputato che sia una continuazione, nel modo che si indicherà più avanti (vedi infra Titolo quarto); così è pur d'uopo che il medesimo abbia un domicilio, per vincolarlo ad una frazione di esso territorio. Si verifica pertanto, a riguardo delle navi, ciò che a riguardo degli individui, i quali, oltre di avere una cittadinanza, hanno altresì un domicilio. E nell'istesso modo che gli individui, oltre la sovranità dello Stato di cui sono membri, devono riconoscere la giurisdizione delle Autorità stabilite nella frazione di territorio alla quale specialmente appartengono; così le navi, oltre di sottostare alla sovranità dello Stato da cui ottennero l'atto di nazionalità, ubbidiscono alla giurisdizione delle Autorità stabilite nel Compartimento, cui, mercè la inscrizione, vennero addette.

Basti per ora l'avere ciò enunciato. Ci riserviamo di mettere meglio in rilievo gli effetti giuridici derivanti dalla inscrizione di ogni nave sulla matricola di un determinato Compartimento marittimo, allorchè parleremo della competenza a conoscere dei reati commessi a bordo di un bastimento mercantile, ne' casi in cui tali reati cadono sotto la giurisdizione dello Stato di cui la nave porta la bandiera (vedi infra Titolo settimo, Capo secondo). Intanto quello che testè si disse circa l'accennata inscrizione serve a dimostrare, come sia conveniente che venga adottata la proposta contenuta nel Progetto presentato al Senato, di sanzionarsi una importante disposizione di polizia marittima, che cioè ogni nave munita dell'atto di nazionalità debba avere dipinto a poppa, nel modo da stabilirsi dal regolamento, unitamente al suo nome, quello del Compartimento marittimo cui ap-

(16) Art. 46 combinato col 53.

partiene. Per tal guisa le navi, oltre di avere, nella bandiera, un segno distintivo del loro carattere nazionale, avranno anche mercè l'adempimento di quella prescrizione, un segno distintivo del loro domicilio, e per conseguenza, se vi saranno da sporgere de' reclami a riguardo di un bastimento, non occorreranno delle indagini per conoscere a quali Autorità marittime compartimentali essi debbansi far pervenire.

62. Giusta la legislazione italiana, l' atto di nazionalità è valevole per tutta la durata della nave, quando questa non cambi denominazione o conformazione (17). È adunque, solo nel caso in cui si verifichi tale cangiamento, che l' atto di nazionalità perderà il suo valore, e dovrà rilasciarsene uno nuovo (18).

63. I trapassi di proprietà, *eseguiti secondo le leggi*, devono essere denunciati all'Autorità marittima ne' modi e ne' termini portati dal Regolamento (19). Siffatta denuncia è necessaria, onde quest'Autorità sia in grado di ordinare la vendita della nave, nel caso in cui fosse stata alterata la proporzione stabilita dalla legge circa la partecipazione degli stranieri alla proprietà di essa (vedi § **26**).

Incomberà poi alla stessa Autorità marittima, nel caso in cui la nave sia passata *per intiero* a persona straniera, non avente i requisiti per essere proprietaria di navi italiane, o dalla quale

(17) Art. 47.

(18) Secondo la nuova legge olandese del 1869, i certificati di nazionalità perdono il loro valore:

1.° Quattro anni dopo la data del loro rilascio.

2.° Se cessino di essere adempiute le condizioni richieste circa la proprietà della nave.

3.° Se la nave cangi di nome.

4.° Se venga impiegata alla corsa, alla pirateria, o alla tratta de' neri.

5.° Se sia stata demolita, distrutta da un naufragio, o da un incendio, oppure presa da pirati o da nemici.

Se tuttavia il termine fissato nel N. 1 spiri, o se il caso previsto nel N. 2 si realizzi mentre la nave trovasi all' estero, il certificato resta in vigore fino al ritorno della nave ne' Paesi-Bassi.

È stato inoltre disposto, che i certificati perdono sempre il loro valore se la proprietà intiera di una nave passi a stranieri (art. 7).

(19) Art. 48 del codice per la marina mercantile del Regno d'Italia.

sieno stati perduti tali requisiti, di cancellare la nave dalla matricola sulla quale si trovava inscritta; perocchè, perdendo essa la nazionalità, viene conseguentemente a perdere anche il domicilio che aveva.

64. Si è detto, che si devono denunciare all'Autorità marittima i trapassi di proprietà *eseguiti secondo le leggi:* vediamo pertanto quali sieno le disposizioni legislative vigenti circa tali trapassi.

Giusta il codice di commercio italiano, la vendita volontaria della nave, o di porzione della medesima, dev'essere fatta per iscritto, sotto pena di nullità. Se la vendita ha luogo nello Stato, può essere eseguita tanto per atto pubblico come per privata scrittura; se poi ha luogo in paese estero, deve stipularsi, come si accennò nel libro sui *Consolati* (§ 184), per atto ricevuto nella cancelleria del Regio Consolato dinanzi all'ufficiale consolare. In tutti i casi è prescritta l'annotazione della vendita sull'atto di nazionalità della nave; ed è importante tale annotazione, essendo stato stabilito, che, nel concorso di più vendite, la data dell'annotazione sull'atto di nazionalità determina la preferenza.

65. Affinchè poi la vendita volontaria della nave possa avere effetto rispetto ai terzi, dispone lo stesso codice, che l'atto dev'essere trascritto ne' registri del Compartimento marittimo dove la nave è inscritta (20).

66. Ed, a guarentigia de' diritti dei terzi, gli ufficiali consolari

(20) Art. 288. Il Regio Decreto del 23 dicembre 1865 regola la trascrizione degli atti relativi alle navi. Chi richiede la trascrizione dell'atto di vendita di una nave deve farne domanda all'Autorità marittima del Compartimento ove è inscritta la nave, presentando due copie autentiche del contratto, se si tratta di atto pubblico, e due esemplari, se si tratta di scrittura privata, avvertendo in quest'ultimo caso, che le sottoscrizioni della parte debbono essere autenticate da notaio, od accertate giudizialmente. Gli atti seguiti in paese estero debbono essere debitamente legalizzati. (art 1).

L'Autorità marittima compartimentale fa annotazione sopra un registro giornaliero (modulo N. 1) della fatta domanda di trascrizione; conserva nell'ufficio una delle copie o degli esemplari presentati, assegnandovi un numero progressivo, e restituisce l'altra copia od esemplare a chi richiede la trascrizione, indicandovi il giorno della seguita consegna, e il numero d'ordine che gli venne assegnato giusta il modulo N. 10. Questa dichiara-

all'estero non possono ricevere gli atti di vendita delle navi, prima di provvedere al pagamento o alla sicurezza de' crediti privilegiati inscritti sull'atto di nazionalità (21).

67. Si è veduto, che i trapassi di proprietà, eseguiti secondo le leggi, devono essere denunciati all'Autorità marittima ne' modi e ne' termini portati dal Regolamento. Il noto Progetto di legge, onde provvedere meglio all'accennata guarentigia de' diritti de' terzi, giudicò necessaria una importante aggiunta a siffatta disposizione. Esso propone, che quando l'ufficiale di porto riconosce che per causa di morte, matrimonio, cambiamento di nazionalità del proprietario, aggiudicazione, o legittimo abbandono, una nave sia passata *per intiero* a persona straniera, non avente i requisiti per essere proprietaria di navi italiane, o che tali requisiti sieno stati perduti, notifica per mezzo del giornale degli annunzi giudiziari ai creditori che fossero interessati nella nave, che, dopo trascorsi tre mesi, se non vi saranno opposizioni, egli rilascierà il certificato di dismissione di bandiera e cancellerà la nave dalla matricola.

Se sopravvengano opposizioni, o si trovassero inscritti sulla

zione deve essere datata e sottoscritta dall'impiegato che riceve la domanda di trascrizione. Gli atti saranno riuniti in volumi (art. 2).

Quell'impiegato trascriverà immediatamente sulla matricola delle navi e nella colonna corrispondente alla nave cui si riferisce l'atto, un sunto delle principali disposizioni dell'atto medesimo e la data di esso. Vi indicherà il giorno e l'anno in cui l'atto venne presentato, apponendovi la sua sottoscrizione. La detta matricola sarà conforme al modulo N. 2 (art. 3).

Se la vendita ha luogo in paese estero, il Console deve far trascrivere l'atto da lui ricevuto sul registro modulo N. 3. L'ufficio del Compartimento marittimo dove è inscritta la nave, appena ricevuta la copia autentica dell'atto di vendita trasmessagli dal Console, la farà trascrivere sul registro modulo N. 2, conservando la copia ne' volumi di sopra indicati (art. 5).

(21) Art. 289 del detto codice.

Secondo la legislazione spagnuola, ogni trasferimento di proprietà di una nave, qualunque sia la forma nella quale essa ha luogo, dev'essere constatato per atto pubblico (art. 586 del codice di commercio). Giusta la legislazione francese (art. 195 del codice di commercio), l'inglese (statuto 3 e 4 di Guglielmo IV), la portoghese (art. 1290 del codice di commercio), l'olandese (art. 309 del codice di commercio), è sufficiente che la vendita sia fatta per iscritto, e può quindi aver luogo, sia per atto pubblico, sia per scrittura privata.

nave contratti di pegno o di cambio marittimo, de' quali non si giustificasse la estinzione, l'ufficiale di porto ricuserà il certificato di dismissione di bandiera, e, trascorso un anno dal giorno in cui è seguito il trapasso della proprietà od il cambiamento di nazionalità del proprietario, pronuncierà d'ufficio la vendita della nave. Eccetto il caso di vendita giudiziale, nessuna nave italiana potrà essere venduta a persone straniere, non aventi i requisiti per essere proprietarie di navi italiane, senza il permesso di dismissione della bandiera, da concedersi nello Stato dall'Autorità marittima, ed all'estero dall'Autorità consolare, dietro consegna e ritiro delle carte e del giornale di bordo.

Se risultassero inscritti sull'atto di nazionalità contratti di pegno o di cambio marittimo, o sorgessero opposizioni da parte de' creditori privilegiati, l'Autorità marittima, o consolare, ricuserà il permesso di dismissione della bandiera, e la vendita che in qualunque modo si facesse senza questo permesso, sarà come non avvenuta.

Prima poi di dare il permesso di dismissione di bandiera, l'Autorità marittima, o consolare, potrà esigere il deposito di una somma sufficiente a far fronte ai salari, al mantenimento ed alle spese di rimpatrio dell'equipaggio (22).

L'aggiunta che si vorrebbe fare alla predetta disposizione del Codice per la marina mercantile ha per iscopo, come si disse, di provvedere meglio alla guarentigia de' diritti de' terzi. È ben vero infatti, che gli ufficiali consolari all'estero non possono ricevere gli atti di vendita delle navi se non è provveduto al pagamento o alla sicurezza de' crediti privilegiati iscritti sull'atto di nazionalità (§ 66). Se non che, questa disposizione del Codice di commercio non basta a garantire i creditori, perocchè la vendita si può effettuare nello Stato con scrittura privata, o con atto pubblico, tanto se la nave si trovasse nello Stato, come se fosse all'estero; e, avvenuta la vendita, il nuovo proprietario può alzare bandiera estera e lacerare l'atto di nazionalità italiana.

Fu dal Codice per la marina mercantile imposto l'obbligo al

(22) Vedasi il nuovo art. 48 come è redatto nel Progetto di legge.

proprietario che voglia procedere alla demolizione della nave, di farne la dichiarazione al capitano di porto del Compartimento nello Stato, ed all'estero agli ufficiali consolari (23). Il Progetto di legge propone, che questa disposizione sia modificata nel senso, che debba essere limitata la facoltà, competente al proprietario di effettuare la demolizione della nave, allorchè questa sia data in pegno, o vi fossero opposizioni da parte de' creditori privilegiati (24).

68. Stabilì per ultimo lo stesso Codice, che la nave, della quale non si abbia da due anni notizia, sarà cancellata dai ruoli (25).

69. L'atto di nazionalità e il ruolo di equipaggio non sono le sole carte di cui ogni nave dev'essere munita. Il Codice di commercio italiano, cui sono conformi il Codice francese, il portoghese, l'olandese, il danese, lo svedese e quello delle Isole Jonie, prescrive, che il capitano deve avere a bordo, oltre l'atto di nazionalità e il ruolo di equipaggio, l'atto di proprietà della nave; le polizze di carico ed i contratti di noleggio; i processi verbali di visita; le quitanze di pagamento o le bollette di cauzione delle dogane (26).

Di queste carte, alcune non concernono che la buona gestione del capitano o del custode del carico della nave, i loro obblighi verso gli armatori e certi atti relativi alle dogane. A questa categoria appartengono le polizze di carico e i contratti di noleggio, i processi verbali di visita aventi per iscopo di constatare il buon stato di navigabilità della nave, le quitanze di pagamento de' diritti doganali o le bollette di cauzione.

70. Le carte che devonsi riguardare come essenziali per far prova della nazionalità, quando ne sia il caso, sono l'atto di nazionalità, il ruolo di equipaggio, ed altresì l'atto di proprietà

(23) Art. 49 di quel codice.

(24) Vedasi il nuovo art. 49 come è redatto nel Progetto di legge.

(25) Art. 51 di quel codice.

(26) Art. 323 del codice di commercio italiano, art. 226 del codice francese, art. 1379 del codice portoghese, art. 357 del codice olandese, art. 19 del codice danese, art. 32 del codice svedese, art. 191 del codice delle Isole Jonie. È conforme l'art. 28 della legge americana.

della nave (27). Quest' ultimo documento è l'atto sia di costruzione, sia d'acquisto, che constata i diritti del proprietario sulla nave. Esso è altresì necessario, in quanto che se è vero, che l'atto di nazionalità enuncia i proprietari o compartecipi della nave; è pure indubitato, che essi possono cambiare dopo il rilascio dell' atto di nazionalità, e col cambiamento può un bastimento da nazionale diventare straniero. È poi d' uopo che il capitano abbia a bordo anche il ruolo di equipaggio, servendo esso a dimostrare, se questo sia composto in conformità alle leggi dello Stato la cui bandiera sventola sulla nave.

71. L' osservanza delle diverse regole che siamo venuti esponendo in questo e nel precedente Titolo circa la nazionalità delle navi mercantili è indispensabile, al punto di vista del Diritto internazionale universale, per una buona polizia generale de' mari, senza la quale è impossibile che si ottenga la sicurezza della navigazione, comune a tutti i popoli. Essa è inoltre necessaria, acciò le navi mercantili sieno in grado di godere dei vantaggi e de' privilegi che lo Stato di cui portano la bandiera ha potuto stipulare in loro favore ne' trattati con altri Stati (28).

72. Per raggiungere questo doppio scopo, le diverse Potenze non si sono limitate a disposizioni di legislazione interna destinate a regolare la nazionalità delle navi: esse hanno fatto pur anco di quella osservanza un oggetto delle loro convenzioni. In queste convenzioni è ordinariamente inserita la clausola, che gli Stati contraenti dovranno considerare come navi appartenenti a ciascuno di essi quelle che navigheranno e saranno possedute conformemente alle leggi o ai regolamenti in vigore nei paesi rispettivi. In altri termini, si pattuisce, che la nazionalità de' bastimenti sarà riconosciuta e ammessa da una parte e dall' altra, giusta le leggi e i regolamenti particolari a ciascuno Stato, per mezzo di patenti e carte di bordo rilasciate ai capitani e patroni dalle Autorità competenti.

73. Insomma i trattati pubblici che si occupano delle condizioni di esistenza e de' mezzi di prova della nazionalità delle

(27) Ortolan, *op. cit.* lib. II. cap. IX.
(28) Ortolan, *Ibidem.*

navi di commercio, o si richiamano puramente e semplicemente alle leggi rispettive di ciascuno Stato su questa materia, o fanno passare nelle loro clausole le disposizioni di queste leggi, prendendo tuttavia in considerazione la situazione di quella delle parti contraenti, la cui marina è la meno avanzata. Donde risulta, che queste leggi positive, particolari a ciascuna Potenza, passano, come si accennò nel Titolo precedente, dal campo del gius pubblico interno nella sfera del Diritto internazionale, e ne fanno come una parte integrante; poichè l'osservanza delle medesime leggi è comandata dai pubblici trattati, derivando esse tutte dai medesimi principî, e portando, malgrado alcune differenze di dettaglio, un carattere incontestabile di rassomiglianza (29).

Ed appunto perchè, secondo la legislazione interna di ciascuna nazione e le convenzioni che essa può aver stipulato colle altre, dee determinarsi a qual nazione appartenga una nave, il Pinheiro Ferreira è d'avviso, dovere la conoscenza delle leggi marittime de' differenti popoli entrare nella istruzione che ciascun governo è autorizzato a richiedere dagli ufficiali incaricati del comando de' suoi vascelli (30).

E infatti ai comandanti delle navi militari che, come si vedrà fra poco, spetta il diritto di accertarsi, in tempo di guerra, della nazionalità de' bastimenti mercantili, allo scopo d'impedire il commercio di contrabbando col nemico. Egli è perciò che rendesi ad essi necessaria la conoscenza delle disposizioni legislative vigenti ne' diversi paesi snlla nazionalità delle navi, onde per avventura non avvenga che una nave sia considerata avere una nazionalità, della quale in realtà non gode, e le vengano conseguentemente riconosciuti de' diritti ad essa non spettanti.

74. La clausola sovra menzionata, di doversi la nazionalità de' bastimenti riconoscere ed ammettere da una parte e dall'altra, giusta le disposizioni particolari a ciascuno Stato, per mezzo di documenti rilasciati ai capitani e patroni dalle Autorità competenti, trovasi ne' trattati di commercio e di navigazione conchiusi dal Regno d'Italia colla Repubblica di San Salvador nel

(29) Ortolan, *op. cit.* lib. II. capo IX.
(30) Pinheiro Ferreira *op. cit.* art, 8, § 41.

27 ottobre 1860 (31), colla Turchia nel 10 luglio 1861 (32), colla Francia nel 13 giugno 1862 (33), colla Svezia e Norvegia nel giorno successivo (34), col Belgio nel 9 aprile 1863 (35), con Costa Rica (36), colle Isole Avaiane (37), colla Gran Bretagna (38), colla Russia (39), nel 14 aprile, nel 22 luglio, nel 6 agosto e nel 28 settembre dello stesso anno, colla Danimarca nel 1 maggio 1864 (40), coll'Uruguay nel 7 maggio 1866 (41), coll'Impero Austro-Ungarico nel 23 aprile 1867 (42), colla Confederazione della Germania del Nord, ora in vigore coll'Impero Germanico, nel 14 ottobre dello stesso anno (43), con Nicaragua nel 6 marzo 1868 (44), con Tunisi (45), con Guatemala (46), nelli 8 settembre e nel 31 dicembre dello stesso anno, colla Spagna nel 22 febbraio 1870 (47), cogli Stati-Uniti d'America nel 26 febbraio 1871 (48), col Portogallo nel 15 luglio 1872 (49). Contenevano la stessa clausola anche i trattati conchiusi dal Regno di Sardegna, ed ora in vigore per tutto il Regno d'Italia, nel 18 agosto 1847 colla Nuova Granata, cui subentrò più tardi la Confederazione degli Stati-Uniti di Colombia (50), con San Domingo nel 22 marzo 1854 (51), col Chilì nel 28 giugno 1856 (52)

(31) Art. 15.
(32) Art. 10.
(33) Art. 4.
(34) Art. 4.
(35) Art. 19.
(36) Art. 13.
(37) Art. 9.
(38) Art. 9.
(39) Art. 19.
(40) Art. 2.
(41) Art. 10.
(42) Art. 18.
(43) Art. 3.
(44) Art. 16.
(45) Art. 12.
(46) Art. 17.
(47) Art. 3.
(48) Art. 17.
(49) Art. 18.
(50) Art. 12.
(51) Art. 12.
(52) Art. 13.

75. Si è già accennato, quali carte debbansi riguardare come essenziali per far prova, alle occorrenze, del carattere nazionale di una nave. È in tempo di guerra che si addiviene a tale prova, allorchè si vuole esercitare il diritto di visita dai bastimenti delle marine militari delle nazioni belligeranti a riguardo delle navi mercantili neutrali, allo scopo d'impedire il commercio di contrabbando cui queste navi si possono dedicare, favorendo un belligerante a scapito dell'altro (53).

76. Il belligerante può esercitare il diritto di visita sul suo e sul territorio nemico, ed anco sull'alto mare. La visita non può in alcun modo aver luogo in acque neutre, nè in quelle delle Potenze alleate, senza il consenso espresso o tacito di queste ultime.

77. Le forme da osservarsi nell'esercizio del diritto di visita sono tracciate dai trattati (54). Oltre a ciò, presso alcuni Stati,

(53) Molti pubblicisti di incontestata autorità, fra i quali abbiamo l'Hubner in prima linea, verso la metà del secolo XVIII, misero in dubbio la legalità del diritto di visita, almeno sull'alto mare, ritenendo tale diritto lesivo della indipendenza de' popoli pacifici.

L'indole del presente lavoro non ci consente di pronunciare il nostro giudizio sul valore di siffatte obbiezioni, epperò ci limiteremo a stabilire questo fatto incontestabile, che tutte le Potenze marittime le quali furono in grado di disporre di forze sufficienti, hanno fatto sempre uso nelle loro guerre di un potere, il quale si può dire oramai accettato dalle leggi della guerra delle nazioni civili, oltre di avere in pari tempo servito di base a numerose convenzioni internazionali.

Del resto in altro libro ci siamo pronunciati sulla questione, se il commercio di contrabbando possa dirsi illecito, possa cioè considerarsi come contrario ai doveri inerenti alla neutralità, risolvendo tale questione in senso negativo (vedasi Esperson, *Rapporti giuridici tra i belligeranti e i neutrali*, Torino 1865).

Non essendo il commercio di contrabbando contrario ai doveri inerenti alla neutralità, cade da sè il diritto di visita, il quale appunto si esercita, allo scopo d'impedire il commercio di contrabbando. Intanto il diritto di visita venne ammesso, in quanto prevalse il principio, che un belligerante può difendersi contro tutti gli atti, anche provenienti da cittadini di Stati neutri, i quali tendano a rinvigorire l'altro belligerante.

Del diritto di visita che si vorrebbe esercitare in tempo di pace, allo scopo di impedire la pirateria e la tratta de'neri, parleremo nel Titolo quarto.

(54) Tale esercizio è stato regolato sopratutto dal trattato de' Pirenei del 1659, le cui disposizioni, su questo punto, sono divenute in qualche guisa il Diritto marittimo dell'Europa.

esistono disposizioni di leggi o di regolamenti relative a siffatto esercizio; oppure, in seguito ad una dichiarazione di guerra, vengono emanate delle Istruzioni ai comandanti de' vascelli destinati alle operazioni guerresche.

Quando un bastimento da guerra vuol visitare un bastimento mercantile, le forme da osservarsi sono le seguenti. Esso deve inalberare la bandiera nazionale, accompagnando l'inalberamento con un colpo di cannone. Questo colpo di cannone, detto colpo di assicurazione *(coup d'assurance)*, equivale alla parola d'onore data dal comandante in capo di una forza navale, dallo stato-maggiore tutto intiero, che la bandiera ondeggiante sulle loro teste è effettivamente quella della nazione proprietaria della nave, ed esso costituisce un avvertimento al bastimento che si vuole visitare di ottemperare alla fattagli intimazione. Il colpo di cannone di una nave militare, in tempo di guerra, dato allo avvicinarsi di navi di commercio, è come l'allarme della sentinella avanzata.

Il bastimento avvertito deve rispondere alla intimazione, inalberando la propria bandiera, qualora non l'avesse già inalberata prima, e fermarsi. Dopo di che il legno incrociatore manda a bordo della nave di cui si ha da operare la visita una imbarcazione comandata da un ufficiale, il quale, per eseguire l'affidatogli incarico, non prenderà con sè che due o tre uomini al più.

La presenza di un ufficiale è una guarentigia che non sarà impiegata alcuna violenza, nè si adotterà alcun procedimento vessatorio. La fissazione poi del numero degli uomini che devono accompagnarlo è molto saggia: senza tale precauzione, la sicurezza de' neutri correrebbe serio pericolo. Le navi mercantili hanno generalmente a bordo equipaggi poco numerosi: appo esse non esistono che gli uomini assolutamente necessari per la manovra, e il più soventi, anche in tempo di guerra, questi uomini sono male armati, o non lo sono affatto. Se fosse lecito all'incrociatore di inviare un numero illimitato di gente armata, egli potrebbe gettar l'allarme nel bastimento da visitarsi, e quindi far credere di voler abusare del diritto di visita.

Il capitano dee presentare agli incaricati della visita le carte di bordo sovraccennate constatanti la nazionalità delle navi. Queste carte, rilasciate dai competenti funzionari, fanno piena fede del

loro contenuto; l'incrociatore non ha il diritto di esaminarle, di discuterle: altro potere egli non ha che di esaminare, se esse sieno conformi alle disposizioni legislative sancite dalla nazione di cui la nave porta la bandiera (vedi § 73). Emanate a nome del Sovrano neutro, non appartiene ad alcun straniero di criticarle: esse sono atti sovrani; volerle assoggettare ad un apprezzamento, sarebbe come attentare al diritto di sovranità della Potenza neutrale, come assoggettare una sovranità ad altra sovranità, contro il ben noto assioma, *par in parem imperium non habet* (55).

È pertanto la presentazione dell'atto di nazionalità, dell'atto di proprietà e del ruolo di equipaggio che dovrà farsi allo scopo di rendere noto il carattere nazionale della nave. Ma, tendendo la visita ad impedire il commercio di contrabbando, è altresì d'uopo che si presentino i documenti constatanti la natura delle merci che si trovano caricate sulla nave, devono cioè essere presentate le polizze di carico ed i contratti di noleggio, unitamente a tutte le altre carte che, secondo gli usi del paese di partenza, o di destinazione, sogliono redigersi per istabilire le relazioni fra il capitano e gli armatori.

Fornita la prova della nazionalità della nave, constatato cioè che questa è neutrale, e messo in evidenza, per mezzo delle accennate carte, che essa non ha contrabbando di guerra (56) per conto o a destinazione del nemico, le persone montate a bordo devono ritirarsi e lasciare libero il bastimento di continuare il suo viaggio. Esse nulla possono accettare, nulla chiedere, nulla prendere, a qualsiasi titolo, a bordo della nave

(55) Hautefeuille, *Des driots et des devoirs des nations neutres en temps de guerre maritime*, tom. 3. tit. XI. chap. 2. sect. 1.

(56) Si può dire ormai comunemente accettato il principio, cui diede sanzione il codice per la marina mercantile del Regno d'Italia a riguardo degli oggetti da doversi considerare come contrabbando di guerra. Giusta l'articolo 216 di quel codice, salvo le diverse convenzioni per trattati, e le speciali dichiarazioni fatte al principio delle ostilità, si dichiarano oggetti di contrabbando di guerra, i cannoni, i fucili, le carabine, i *revolvers*, le pistole, sciabole ed altre armi, da fuoco o portatili, di ogni genere; le munizioni da guerra, gli attrezzi militari di qualunque specie, e generalmente tutto ciò che, senza manipolazione, può servire ad immediato armamento marittimo o terrestre,

visitata; la minima infrazione a questo dovere costituirebbe una vera depredazione. Tutte le nazioni sono in ciò d'accordo, ed alcune legislazioni contengono disposizioni precise a questo riguardo.

Abbiamo detto, che le carte di bordo, rilasciate dai competenti funzionari, fanno piena fede del loro contenuto; l'incrociatore non ha il diritto di esaminarle, di discuterle. Tuttavia, possono presentarsi delle circostanze, le quali facciano sorgere de' sospetti sulla legittimità di que' documenti. Nessuno ignora che, malgrado i regolamenti e malgrado la sorveglianza de' Governi, la vendita di carte di bordo false è organizzata e praticata in tempo di guerra. Le navi mercantili nemiche hanno soventi a bordo molte spedizioni false destinate a nascondere il loro vero carattere, ed esse si servono delle une o delle altre secondo l'occasione. Egli è perciò, che quantunque il diritto di visita si debba restringere alla ispezione delle carte di bordo, e considerarsi come esaurito qualora da tale ispezione risulti che la nave, riconosciuta neutra per la sua nazionalità, è del pari neutra per la sua condotta, nullameno, se si abbiano de' dubbi fondati contro l'autenticità o la sincerità delle carte di bordo, tale diritto può estendersi a ricerche più esatte da farsi a bordo della nave, all'oggetto di conoscere se essa abbia merci di contrabbando. Siffatta estensione è autorizzata dalla pratica internazionale, quando sorgano que' dubbi. Se non che, giusta le disposizioni di alcuni trattati o di regolamenti interni, coloro che procedono alla visita hanno il divieto di rompere od aprire da sè i boccaporti, gli armadi od altri ripostigli, oppure i colli delle mercanzie, allo scopo di conoscere se vi sieno oggetti di contrabbando, ma essi possono farli aprire dalle persone della nave visitata (57).

(57) Il Regolamento russo del 31 dicembre 1787 e il regolamento danese del 1 maggio 1848 contengono l'accennata proibizione fatta a coloro che visitano la nave di procedere da sè alle indicate perquisizioni.

Le Istruzioni del Ministro della marina del Regno d'Italia, del 20 giugno 1866, date in occasione della guerra contro l'Austria, a tutti gli ufficiali generali superiori e subalterni comandanti l'armata, le squadre ed i bastimenti di operazione, contengono delle disposizioni relative all'esercizio del diritto di visita. Fu stabilito, che siffatto esercizio dovesse aver luogo ne' modi già da noi

Cotesta distinzione, come acconciamente osserva l'Ortolan, può sembrare sottile; eppure è ragionevole e tutta in favore de' neutri di buona fede. Se la nave visitata non ha realmente a bordo alcun contrabbando di guerra, coloro che vi si trovano nulla rischiano nel lasciare esaminare il carico, ed essi hanno anche interesse a mostrare le mercanzie che lo compongono, affine di togliere all'incrociatore ogni motivo di sospetto. Se, al contrario, si rifiutano ad aprire i boccaporti, gli armadi od altri ripostigli, oppure i colli, si vengono dai medesimi a confermare in qualche guisa i sospetti di frode, e si espongono a vedere il loro bastimento sequestrato provvisoriamente e condotto in un porto del catturante per esservi esaminato (58).

78. Il diritto di visita, giusta il già detto, è ammesso a riguardo delle navi mercantili: i bastimenti da guerra neutrali non vi sono soggetti, se la loro nazionalità sia incontestabile (59). Sono pur anco esenti dalla visita i bastimenti di commercio scortati da un legno da guerra neutro. La dichiarazione del comandante di questo legno è riputata valevole per giustificare la bandiera ed il carico delle navi scortate, senza che sia necessaria la loro visita. Gli incrociatori violerebbero il rispetto dovuto alla indipendenza de' popoli pacifici, se si rifiutassero di prestar fede a tale dichiarazione. Il principio della esenzione dalla visita delle navi mercantili neutrali, sotto scorta di navi da guerra, propugnato nel campo della dottrina da eminenti scrittori, e sancito da molti trattati conchiusi dopo il 1815, è stato espressamente consacrato dal Codice per la marina mercantile del Regno d'Italia (60), e ricevette pratica applicazione nella guerra combattuta contro l'Austria nel 1866 (61).

indicati, concernenti l'avvertimento da darsi alla nave che si vuol visitare, all'invio di un numero limitato di uomini a bordo di essa, e all'esame delle carte di bordo. Le stesse Istruzioni portavano, che anche quando i documenti esibiti provassero l'esistenza a bordo di contrabbando di guerra, le persone incaricate della visita non dovessero far aprire i boccaporti, gli armadi ed altri ripostigli collo scopo di riconoscere se vi fossero altre carte o mercanzie sospette (art. X).

(58) Ortolan, *op. cit.* tom. 2. liv. III. chap. VII.

(59) Vedasi quanto si dirà nel Titolo seguente circa la prova della nazionalità delle navi da guerra.

(60) Art. 218 di quel codice.

(61) Le predette Istruzioni del 20 giugno 1866 imposero l'osservanza di

79. Dal diritto di visita, del quale si è finora parlato, differisce il diritto d'inchiesta della bandiera, di cui ci riserviamo a discorrere nel Titolo sesto.

siffatto principio. Soltanto fu detto, che quando si potesse supporre che la buona fede del comandante del convoglio fosse stata sorpresa, gli incrociatori comunicherebbero i loro sospetti allo stesso comandante, il quale procederebbe solo alla visita del bastimento sospetto (art. XI).

TITOLO TERZO.

Delle navi da guerra

SOMMARIO.

80. Vantaggi derivanti da una buona marina mercantile.
81. Quale sia la missione delle marine da guerra.
82. Differenza fra le navi mercantili e le navi da guerra.
83. Prima conseguenza di tale differenza rispetto alle condizioni di esistenza ed ai mezzi di prova della nazionalità delle une e delle altre navi.
84. Constatazione del carattere nazionale delle navi da guerra.
85. Disposizioni relative alla bandiera militare.
86. Quando vi sia obbligo di prestar fede a siffatta bandiera.
87. In qual caso non si possa mettere in dubbio l'accennato carattere.
88. Applicazione pratica della regola relativa alla predetta constatazione.
89. Controversia tra le Corti di Spagna e di Danimaca sulle condizioni necessarie affinchè una nave sia considerata come bastimento da guerra.
90. Opinione dell'"Ortolan.
91. In quali casi facciano parte della marina da guerra anche le navi non atte al combattimento.
92. Quale distinzione debba adottarsi a riguardo delle navi.

80. Discorremmo fin qua delle navi mercantili; passiamo ora alle navi da guerra.

È evidente la necessità in cui si trova una nazione, chiamata dalla sua posizione geografica al commercio marittimo, di favorire, con ogni suo potere, l'estensione della sua marina mercantile. È mercè questa che si può operare, su larga scala, la esportazione de' prodotti che superano il bisogno del consumo interno e l'importazione delle materie prime di tutte le parti del mondo, per fornire con esse alimento all'industria nazionale.

È dovuta alla marina mercantile gran parte della potenza economica degli Stati: potenza che può dirsi in ragione diretta delle esportazioni e delle importazioni di ciascuno di essi.

Si aggiunga, lasciata da parte ogni altra considerazione, che una nazione, la quale abbia una fiorente marina mercantile, viene per tal guisa a possedere una popolazione di gente di mare rotta alle fatiche, alle privazioni e alle abitudini del mestiere, esercitata alle manovre, iniziata per esperienza alla conoscenza de' mari e delle coste, fra la qual gente può il Governo, ad ogni momento, reclutare le forze navali che gli sono necessarie.

Pertanto, osserva l'Ortolan, si può dire della marina mercantile, che sono interessati allo sviluppo e alla prosperità di essa tutti gli elementi di ricchezza o di potenza che racchiude il paese: il suolo, coll'industria agricola, l'industria manufatturiera, il commercio, i capitali, il credito, il lavoro dell'uomo in una moltitudine delle sue branche, infine le forze militari dello Stato (1).

81. Ma, se è evidente la necessità in cui si trova una nazione, chiamata dalla sua posizione geografica al commercio marittimo, di favorire, per quanto l'è possibile, l'estensione della sua marina mercantile, è altresì fuor di dubbio, come sia alla medesima indispensabile il possedere una buona marina militare, contribuendo questa marina all'incremento e protezione dell'altra.

E per verità, è innegabile, che sia vagheggiata da sommi filosofi e pubblicisti l'idea, alla quale fecero già adesione molti Parlamenti di Europa e di America, di sostituire cioè, per la decisione delle controversie internazionali, gli arbitrati alla cieca forza delle armi, con rendersi pieno omaggio al principio che venne attuato per la soluzione della celebre vertenza anglo-americana, conosciuta sotto il nome di questione dell'*Alabama* (2).

(1) Ortolan, *op. cit.* liv. II. chap. X.

(2) È ben noto, come tale questione sia stata decisa, dietro il consenso delle parti interessate, da un Tribunale arbitrale che si riunì a Ginevra nel 1872, sotto la Presidenza del Conte Federico Sclopis.

È nota altresì la proposta fatta nelli 8 luglio 1873 alla Camera de'Comuni

Ma, fino a tanto che tale principio non passi del tutto dal mondo delle idee a quello de' fatti, ossia, fino a tanto che non si addivenga alla completa abolizione della guerra, le nazioni marittime si troveranno nella necessità, per provvedere alla difesa del paese, di mantenere delle marine militari che le pongano in grado, alle occorrenze, di combattere il nemico sul mare.

Del resto, supponiamo pure che possa realizzarsi una pace solida e perpetua fra tutti i popoli: che per ciò? Di quella guisa che l'abolizione completa della guerra, se renderà inutili gli eserciti stanziali, principalmente destinati alla difesa esterna del paese, non trarrà però seco la cessazione delle milizie aventi la missione di provvedere alla difesa interna; così pel cessar delle guerre non verrà mai meno la necessità delle marine militari.

Dacchè infatti l'uomo fece la sua comparsa sul mare, ora da esploratore e ora da padrone, unitamente ai suoi nobili istinti, vi portò le sue passioni. Questa nuova via aperta agli scambi, alla colonizzazione, a tutte le tendenze generose dell'umanità, divenne per tal guisa un teatro di delitti e di brigantaggi, e dopo di essere stato domato il più intrattabile degli elementi, fu d'uopo difendersi in esso contro gli attacchi provenienti non dall'infido elemento, bensì dalla cupidigia e dalla malvagità degli uomini. È in siffatto modo, come opportunamente fa notare il Cauchy, che la navigazione commerciale

d'Inghilterra, e da essa adottata, dal Deputato Richard. Con tale proposta si domandava, che un rispettoso indirizzo fosse presentato a Sua Maestà la Regina, pregandola di voler dare istruzioni al suo primo Segretario di Stato per gli affari esteri, affinchè si ponesse in relazione colle Potenze straniere, allo scopo di condurre allo stabilimento di un sistema generale e permanente di arbitrato internazionale.

La Camera de' Deputati del Regno d'Italia, nel 24 Novembre 1873, la seconda Camera della Dieta Svedese, nel 21 Marzo 1874, la Camera de' rappresentanti ed il Senato degli Stati-Uniti, nel 17 giugno, la seconda Camera degli Stati generali di Olanda, nel 27 Novembre dello stesso anno, la Camera de' rappresentanti e il Senato Belga nel 20 gennaio e 4 febbraio 1875, accolsero le mozioni loro presentate, aventi per oggetto di attuare l'accennato disegno di un sistema generale e permanente di arbitrato internazionale; al qual disegno fece adesione con voto unanime il Congresso degli scienziati italiani riunitosi a Roma nel 1875.

condusse allo stabilimento delle marine militari (3). Si può affermare, che siffatte marine costituiscano le gendarmerie marittime degli Stati, per mezzo delle quali essi possono difendere ovunque le navi mercantili su cui sventola la loro bandiera, così estendendo le loro braccia protettrici su tutta la superficie del globo, a beneficio della navigazione.

Non è adunque soltanto mercè gli agenti diplomatici e consolari che uno Stato protegge i propri cittadini all'estero (Volume primo di quest' Opera § **343**, Volume secondo, parte prima § **2** e **124**): è eziandio per mezzo delle navi da guerra che esso compie a tale nobile missione; il che sarà meglio comprovato in appresso.

82. Indipendentemente dal contrasto tra l'apparecchio di forza e i mezzi di difesa che presentano i bastimenti da guerra, e il carattere pacifico e inoffensivo de' legni mercantili, per cui a prima vista è facile distinguere gli uni dagli altri, esiste tra essi una differenza importante, la quale deve rendere disuguali i loro diritti e le loro immunità nelle relazioni internazionali.

Le navi mercantili, equipaggiate da semplici cittadini per scopi puramente commerciali e per interessi personali, non possono essere considerate che come l' abitazione mobile o galleggiante di individui o di società private. Esse sono sotto le leggi del governo della nazione di cui portano la bandiera, e debbono esserne protette; sì e come ogni Stato deve proteggere tutti i suoi membri, ovunque si trovino. Ma nè il capitano, nè gli ufficiali od altra persona qualunque dell'equipaggio di un bastimento di commercio non rappresentano quel Governo: essi non sono che i rappresentanti dell' individuo o della società cui la nave appartiene, senza che, malgrado l'autorità di polizia e di disciplina dalle leggi impartita al capitano e agli ufficiali, alcuno di loro sia, a parlare propriamente, un agente investito di una parte del pubblico potere.

In quella vece, i bastimenti da guerra, armati dallo Stato e per la sua difesa, ne sono i loro rappresentanti all'estero, non in quel modo, in cui gli Stati sono rappresentati dai loro agenti diplomatici, bensì nel senso, che i comandanti, gli ufficiali e per-

(3) Cauchy, *Le droit maritime international, consideré dans ses rapports avec les progrès de la civilisation*, tom. I. I.re époque, part. I. chap. 3. sect. I.

sino tutte indistintamente le persone addette al servizio di una nave della marina militare, altro non sono che delegati del potere esecutivo del loro paese, appartenendo tutti alla forza pubblica nazionale, nell'istesso modo come ad essa appartengono le milizie terrestri.

Per la qual cosa, le navi da guerra devono partecipare pienamente alla indipendenza e alla sovranità della Potenza che le arma; esse hanno diritto al rispetto e agli onori che sono dovuti a questa sovranità: egli è ciò che riconosce e comanda il Diritto internazionale.

83. Una prima conseguenza, derivante dalla differenza fondamentale tra i bastimenti di commercio e i bastimenti da guerra, consiste nelle condizioni di esistenza e ne' mezzi di prova della nazionalità delle une e delle altre navi. Va da sè, che quanto fu detto a riguardo de'legni mercantili non è del tutto applicabile alle navi militari.

84. Si è veduto, che la nazionalità delle navi mercantili viene resa nota per mezzo della bandiera e delle carte di bordo (§ **45**, **52**). Al contrario, le prove della nazionalità e del carattere di un bastimento da guerra consistono nella bandiera e nella flamma o banderuola che si fa sventolare sulle antenne e sulla cima degli alberi; nell'attestazione del suo comandante data al bisogno sulla di lui parola d'onore; nella commissione e negli ordini che egli ha ricevuto dal suo Sovrano.

85. Appo molte nazioni, la bandiera delle navi da guerra, detta bandiera militare, è differente da quella delle navi mercantili. In Italia, le une e le altre navi devono inalberare, qual bandiera nazionale, la bandiera tricolore italiana (verde, bianco e rosso), qual simbolo dell'unione italiana, con lo scudo di Savoia al centro. Se non che, per le navi da guerra, lo scudo deve essere sormontato da una corona, la quale manca nella bandiera de' bastimenti mercantili (4).

(4) Tali prescrizioni vennero date dal Regio Decreto 15 aprile 1848 pubblicato pel Regno di Sardegna, ed ora in vigore per tutto il Regno d'Italia.
Il Regio Decreto poi del 12 gennaio 1866 porta le disposizioni relative alle bandiere da inalberarsi sulle navi da guerra, bandiere le quali hanno diversi distintivi, secondo che trovinsi a bordo i Reali Principi, il Ministro della marina, Ufficiali ammiragli od altri Ufficiali di marina.

86. La bandiera militare, unitamente alla banderuola, costituiscono indizi visibili della nazionalità delle navi da guerra; ma, in certi casi, non vi ha obbligo di prestar fede a tali indizi, che allora quando sieno stati appoggiati da un colpo di cannone. Il colpo di cannone, detto colpo di assicurazione, equivale, come già si accennò (§ 77), alla parola d'onore data dal comandante, dallo stato-maggiore tutto intiero, che la bandiera ondeggiante sulle loro teste è effettivamente quella della nazione proprietaria della nave (5).

Si addiviene allo sparo del colpo di cannone, allorchè avvenga ad una nave da guerra di far conoscere in alto mare la sua nazionalità ad un'altra nave da guerra, oppure ad un bastimento mercantile, a cui riguardo voglia esercitare il diritto di visita (vedi § 75), oppure il diritto d'inchiesta della bandiera (vedi infra Titolo sesto).

87. Se occorra in altre circostanze di rendere noto il carattere nazionale di un bastimento da guerra, qualora non si presti fede alla bandiera e alla banderuola, si può chiedere l'attestazione del comandante, data la quale, quel carattere non può più essere messo in dubbio. Siffatta attestazione pertanto compie per le navi da guerra quello che per le mercantili compiono le carte di bordo. È per mezzo di queste carte che un bastimento di commercio rende nota la sua nazionalità: invece è inutile che un legno della marina militare presenti delle carte per far palese il suo carattere nazionale, quando per mezzo del comandante che rappresenta il suo governo si viene ad attestare autenticamente lo stesso carattere. Tale attestazione non può essere rivocata in dubbio, senza offendere la lealtà e l'onore dello stesso governo personificato dal comandante che la diede. Egli è appunto perciò, che abbiamo veduto (§ 78), essere esenti dalla visita de'belligeranti sia i bastimenti da guerra, sia le navi di commercio da essi scortate, ritenendosi valevole la dichiarazione del comandante militare per giustificare la bandiera ed il carico di queste navi.

Ed è per lo stesso motivo, che le altre prove della naziona-

(5) Hautefeuille, *Des droits et des devoirs des nations neutres en temps de guerre maritime*, tom. 3. tit. XI, chap. 1. sect. 1.

lità de'bastimenti da guerra di sopra accennate, ove sieno esaurite quelle di cui or ora parlavamo, devono presumersi, e, sia in alto mare, sia altrove, alcuna Potenza straniera non ha il diritto di chiederne l'esibizione. Non può cioè chiedersi al comandante di una nave militare, il quale ne abbia resa nota la nazionalità per mezzo della bandiera e della banderuola, che presenti la commissione e gli ordini ricevuti dal suo sovrano, onde si aggiusti fede all'attestazione da lui data (6).

88. Il Governo olandese ebbe l'occasione, nell'ultima guerra civile americana, di applicare la regola testè accennata circa il modo di rendere noto il carattere nazionale delle navi da guerra al bastimento degli Stati-Confederati, il *Sumter*.

Il 15 agosto 1861, il signor Seward, Segretario di Stato a Washington, diede avviso al Signor Pike, Ministro dell'Unione appo il Governo de' Paesi-Bassi, che il *Sumter* era stato ricevuto il 17 Luglio dalle Autorità olandesi nel porto di Curaçao, e diede ordine di reclamare contro questa ospitalità, dappoichè, secondo il suo modo di vedere, si trattasse, non di una nave da guerra, bensì di un bastimento corsaro, il quale perciò, giusta i principî di Diritto internazionale applicabili in tempo di guerra, non potea essere ricevuto in quel porto, eccettuato il caso di pericolo ben accertato.

Il predetto Governo, per mezzo del suo Ministro degli Affari Esteri, fece osservare, che non bastava l'asserzione che il *Sumter* fosse un legno corsaro, perchè si dovesse considerare come tale, ma dovea la medesima essere provata chiaramente, giusta la ben nota regola di diritto: *affirmanti incumbit probatio*. Indi credette lo stesso Ministro di poter esprimere la convinzione, che quella nave non era un legno corsaro, ma un vascello da guerra. Infatti, quando il Governatore di Curaçao fece conoscere al comandante del *Sumter* che, non potendo egli ammettere un legno corsaro nel porto, domandava spiegazioni sul carattere della nave che chiedeva ospitalità, n'ebbe in risposta questa dichiarazione: *il Sumter è una nave da guerra, debitamente commissionata dal Governo degli Stati-Confederati*. Il Governo dei Paesi-Bassi dovea contentarsi di tale dichiarazione, messa in

(6) Ortolan, *loco citato*.

iscritto da quel comandante; e il Consiglio coloniale conchiuse unanimemente, che la stessa dichiarazione era sufficiente per poter considerare il *Sumter* come una nave da guerra (7).

89. I marinai non sono facili ad ingannarsi, allorchè si tratta di distinguere, anche da lontano, un bastimento di commercio da un bastimento da guerra; molti indizi paleserebbero alla loro esperienza la falsità di un carattere accattato fraudolentemente. Tuttavia, in alcune rare circostanze, si concepisce, che possono sorgere de' dubbi a questo riguardo.

Nel 1782 si agitò una contestazione tra le Corti di Spagna e di Danimarca, circa la corvetta danese il *San Giovanni*, spedita da Copenaghen pel Mediterraneo.

Questa corvetta era comandata da un ufficiale della marina militare, portava alcuni cannoni ed era munita della bandiera di guerra; ma del resto il suo equipaggio era minore di quello che d'ordinario trovasi sui legni da guerra, ed avea un carico completo.

La squadra spagnuola, che bloccava Gibilterra, fermò la corvetta, e volle assoggettarla alla visita, chiedendo l'esibizione delle carte di bordo, come se si trattasse di una nave mercantile. Il comandante si oppose alla visita, dicendo che *il San Giovanni* era armato in guerra, e non avea quindi altre carte a bordo all'infuori degli ordini ricevuti dal suo Governo. Il preposto al comando della squadra insisteva per la visita, allegando che la nave fosse mercantile, quantunque vi si trovassero ufficiali della marina regia. Allora il capitano della corvetta, per convincerlo che veramente si trattasse di un bastimento da guerra, gli inviò i suoi ordini originali, ed assicurò altresì, sulla sua parola d'onore, che egli nulla avea a bordo che, per la sua destinazione, fosse contrario ai trattati, protestando che a nessun costo avrebbe acconsentito alla visita, pronto d'altra parte a cedere alla superiorità delle forze spagnuole.

La corvetta venne dopo ciò condotta a Cadice, come sospetta di aver abusato della bandiera militare. Recatosi a bordo di essa

(7) Nota del Barone Van Zuilen al Ministro degli Stati-Uniti, in risposta ai reclami del governo di Vhashington contro l'ammissione del *Sumter* nel porto di Curaçao. *Archives diplomatiques*, Avril 1862.

il Maggior Generale della squadra spagnuola, notificò al capitano di non poterla considerare come una nave da guerra, dappoichè non apparteneva al Re di Danimarca, ma a una compagnia di commercio. Era ben vero, che lo stesso capitano e il secondo del bastimento fossero ufficiali della marina reale; se non che, il loro imbarco a bordo non avea avuto luogo che per inalberarvi la bandiera reale. Soggiunse lo stesso Maggior Generale, che la nave avea la destinazione per Algeri, e che il capitano era sospetto per la portata inferiore della medesima e per il limitato numero del suo equipaggio, il quale non le permetteva di passare per bastimento da guerra.

Il capitano danese ebbe a rispondere, che il bastimento, unitamente al carico, apparteneva al Re per quella spedizione, ed era abbastanza grande per difendersi contro ogni altra nave di forza eguale; come poi era constatato dai suoi ordini originali, il bastimento veniva da Copenaghen, e passando per Malta dovea far rotta per Marsiglia.

Dopo queste informazioni, il comandante spagnuolo chiese che gli fosse ancor data una nota di tutto il carico, ed il capitano del *San Giovanni* acconsentì a fare una descrizione di tutto quello che avea a bordo. Fatta tale descrizione, quel comandante si ritirò, promettendo di non procedere ad atti ulteriori, fino a che non gli fossero pervenuti nuovi ordini da Madrid.

Il Governo danese, informato di quanto era avvenuto, fece delle rimostranze a riguardo della condotta tenuta dal comandante della squadra spagnuola, dichiarando che il *San Giovanni,* unitamente al carico, non solo fosse proprietà del Re, ma che essendo munito di bandiera militare, *unico carattere indispensabile,* al dire dello stesso Governo, *de' vascelli da guerra,* questo attendeva, dopo tale dichiarazione, che sarebbe stato dato immediatamente l'ordine di rilasciare la corvetta, e di farla considerare alla sua uscita dal porto di Cadice come vascello da guerra.

Il Governo spagnuolo esitò ad ammettere il principio, messo innanzi dalla Danimarca, che cioè la bandiera militare sia l'*unico* carattere indispensabile delle navi da guerra, principio che esso Governo riguardava come nuovo; e prima di prendere una risoluzione definitiva, credette di dover consultare gli Stati-Gene-

rali delle provincie unite e la Russia, promettendo di starsene alla loro decisione.

Gli Stati-Generali, dichiarando di non voler decidere la questione, *se, e fino a qual punto, si possa, in vista della sola bandiera, distinguere precisamente un vascello da guerra da una nave mercantile,* pensarono tuttavia, nel caso di cui si trattava, d'intercedere e d'instare presso il Governo spagnuolo pel rilascio della corvetta danese, come vascello del Re di Danimarca, permettendole di continuare il suo viaggio. A loro avviso, infatti, constava pienamente, che non si trattasse di una nave mercantile atta al trasporto di mercanzie per conto di privati, ma fosse equipaggiata effettivamente pel servizio di Sua Maestà danese, e posta in realtà sotto gli ordini degli ufficiali del Re, i quali, muniti di commissione regolare, erano stati incaricati di eseguire con quella corvetta gli ordini di detto Sovrano, conformemente alle loro istruzioni.

La Russia fu più esplicita nel proferire il suo giudizio. Essa, nella risposta data alla fattale interpellanza, dichiarò:

1.° Essere conforme ai principî del Diritto delle genti, che si abbia a riguardare come una nave armata in guerra ogni bastimento autorizzato, secondo gli usi della corte o della nazione cui esso appartiene, a portare bandiera militare.

2.° Che nè la forma di questo bastimento, nè la sua destinazione anteriore, nè il numero degli individui componenti il suo equipaggio, non possono alterare in esso quella qualità inerente, purchè l'ufficiale comandante appartenga alla marina militare.

3.° Che tale essendo il caso della corvetta il *San Giovanni,* come lo dimostravano la commissione del capitano, e, quello che era più, la dichiarazione formale della Corte di Copenaghen, quest'ultima potea applicare allo stesso bastimento i medesimi principî, e rivendicare in suo favore tutti i diritti e le prerogative della bandiera militare (8).

90. L'Ortolan, dopo di aver riportato il giudizio proferito dalla Russia, soggiunge, che non esiste, a quanto egli sappia, alcun trattato nè alcun altro atto pubblico nel quale il principio

(8) Vedasi *l'annexe* D dell'opera citata dell'Ortolan.

proclamato dal Governo di Pietroburgo sia stato in appresso sanzionato; ma che esso lo è incontestabilmente dall'uso generale. Quanto a noi, prosiegue a dire lo stesso scrittore, pensiamo, che lo stesso principio è fondato perfettamente in ragione; perocchè si devono, a nostro avviso, considerare come bastimenti da guerra quelli armati commercialmente dallo Stato, vale a dire, quelle navi, le quali, specialmente destinate a trasporti di truppe, di viveri, di armi o di altri oggetti appartenenti al Governo, e comandate da çapitani di lungo corso, o da ufficiali di marina in ritiro, portano la banderuola, quantunque aventi poco equipaggio e poco o punto di cannoni (9).

91. Ben volentieri ci associamo all'opinione dell'Ortolan; perocchè, il non essere una nave atta ad un combattimento navale, non deve portare alla conclusione, che essa non faccia parte della marina da guerra. Allorchè la proprietà di un bastimento appartiene allo Stato di cui esso è autorizzato a portare la bandiera militare, e questo Stato se ne serve pe' suoi bisogni, impiegandolo a trasportare truppe, viveri, armi od altre cose di sua proprietà, e per soprappiù, ne affida il comando ad un ufficiale della marina militare in attività di servizio, o in ritiro, tale bastimento non può in alcun modo essere equiparato a navi la cui proprietà spetti ad individui o a società private, la cui destinazione sia di provvedere agli interessi del commercio, e il cui comando venga affidato a individui non rivestiti di alcun pubblico potere.

E, per evitare la possibilità di giuocare sulle parole, diremo col prelodato scrittore, che i bastimenti di cui or ora si parlava non sono realmente navi da guerra, in questo senso, che non sono adatti alle operazioni guerresche, non essendo punto capaci di una resistenza al nemico; ma non lasciano per ciò di appartenere alla categoria de' bastimenti della marina militare, o, per meglio dire, de'bastimenti dello Stato. A siffatto titolo, essi hanno diritto a tutte le prerogative ed immunità delle altre navi dello Stato, quantunque il genere di servizio cui sono impiegati e la qualità degli ufficiali che li comandano debbano diminuire necessariamente, su molti punti, i poteri

(9) Ortolan, tom. 1. liv. II. chap. X.

attribuiti e gli onori da rendersi personalmente a questi ufficiali (10).

92. Si può pertanto conchiudere, che le navi, se si vuole adattare un linguaggio esatto, meglio che, in navi mercantili e navi da guerra, debbonsi distinguere in navi mercantili o private e navi dello Stato; poco importando che queste sieno o non atte alla guerra, purchè però trovinsi addette al servizio dello Stato che ne ha la proprietà, ed il loro comando venga affidato ad ufficiali di marina in attività di servizio, o in ritiro. Va poi da sè, che, concorrendo siffatte circostanze, la nave sarà autorizzata a far sventolare la bandiera militare.

Onde segue, che quanto si disse circa la esenzione delle navi da guerra dalla visita de'bastimenti de'belligeranti (§ 78), ed il modo di constatare il loro carattere nazionale (§ 84 e seguenti), deve ricevere applicazione rispetto anche ai bastimenti dello Stato non destinati alle operazioni della guerra, ma che riuniscano gli accennati requisiti; come del pari sarà a questi bastimenti applicabile quanto si dirà in seguito circa i vantaggi e diritti essenziali spettanti alle navi della marina militare.

(10) Ortolan, *loco citato.*

TITOLO QUARTO.

Territorialità delle navi

SOMMARIO.

93. Le navi da guerra differiscono dalle mercantili anche in quanto ai vantaggi e ai diritti essenziali di cui godono.
94. In qualunque luogo si trovi una nave da guerra, essa è indipendente da qualsiasi giurisdizione straniera.
95. Metafora adoperata per esprimere tale principio, consistente nel considerare le navi militari come una continuazione del territorio della nazione che ne ha la proprietà.
96. Scrittori dai quali è respinta la massima contenuta in tale metafora. Opinione dello Schmalz.
97. Del Lampredi.
98. Dell'Azuni.
99. Del Pinheiro Ferreira.
100. Dottrina dell'Ortolan.
101. Del Bluntschli e dell'Heffter.
102. Dell'Hautefeuille.
103. È incontrastabile la indipendenza delle navi tanto da guerra come mercantili, in alto mare, da qualsiasi giurisdizione straniera.
104. Come si spieghi tale indipendenza.
105. Fondamento della immunità di cui godono le navi da guerra dalla giurisdizione dello Stato nelle cui acque sono ancorate.
106. La teoria della *territorialità* è da preferirsi a quella della *extraterritorialità*.
107. Ragione di tale preferenza.
108. La inviolabilità delle navi da guerra non impedisce l'esercizio rispetto ad esse del diritto di conservazione dello Stato che loro diede ospitalità.
109. Della *territorialità* godono non solo le navi da guerra, ovunque si trovino, ma pur anco le mercantili in alto mare.

110. Applicazione del principio della *territorialità* delle navi tanto da guerra come mercantili, in alto mare.
111. È inammissibile, in tempo di pace, il diritto di visita sopra i legni mercantili stranieri, all'oggetto di porre ostacolo alla pirateria e alla tratta de' neri.
112. Può soltanto tale diritto essere ammesso tra le nazioni in virtù di espresse convenzioni.
113. Disposizione del Codice per la marina mercantile del Regno d'Italia.
114. La inviolabilità di cui gode ogni nave, in alto mare, vien meno, nel caso di atti di aggressione o di ostilità da essa commessi contro altre navi.
115. Obbligo del risarcimento, nel caso in cui una nave, senza commettere atti di aggressione o di ostilità, abbia arbitrariamente danneggiato od offeso un bastimento straniero.
116. In quali casi, oltre quello di legittima difesa, sia lecito ricorrere alla forza.
117. Eccezione alla inviolabilità delle navi in alto mare, nel caso di pirateria. Rinvio al Titolo seguente.
118. Disposizioni sancite dagli Stati circa le norme da osservarsi dalle navi che s'incontrino in alto mare, allo scopo di evitare i disastri provenienti dagli abbordi.
119. Regole prescritte in proposito per la marina militare e mercantile italiana dal Regolamento 1 febbraio 1863.
120. Prescrizione della legislazione britannica, della italiana e di altre legislazioni circa il risarcimento de' danni, nel caso di abbordo, in seguito all'inadempimento delle accennate disposizioni.
121. L'obbligo del risarcimento sussiste, indipendentemente da una speciale prescrizione che lo stabilisca.
122. Obbligo che hanno le navi di venire in aiuto di un bastimento che si trovi in pericolo.
123. La legislazione italiana ha riconosciuto tale obbligo.
124. Diritto invalso nel medio evo riguardo ai naufraghi e ai loro beni.
125. Il Diritto internazionale moderno non permette che alcuno possa impadronirsi della persona e de' beni del naufrago.
126. È però dovuto un *equo* risarcimento a coloro che accorsero al salvamento di una nave ed a raccogliere i naufraghi e i loro beni.
127. Disposizione sancita su tale risarcimento dalla legislazione tedesca.
128. Dalla legislazione italiana.
129-143. Altre disposizioni della stessa legislazione circa i naufragi e i ricuperi.
144. Le disposizioni consacrate dai legislatori de' diversi paesi devono ricevere esecuzione, senza recar pregiudizio alle regole stabilite dal Diritto internazionale rispetto ai doveri, coi diritti relativi, degli Stati marittimi, nel caso di naufragio.
145. Cenno di queste regole.

146. Diritto che ha ogni Stato di esigere il rimborso delle spese fatte pel salvamento e mantenimento di naufraghi stranieri.
147. Sforzi de' governi ed anco di private società per provvedere al salvamento de' naufraghi.
148. Regresso dello Stato che ha fatto l'accennato rimborso verso i naufraghi, nel cui interesse venne operato.
149. Ogni governo deve sopportare le spese occasionate dagli stabilimenti di salvamento e dalla organizzazione de' soccorsi da impartirsi ai naufraghi, senza poterne chiedere il rimborso alle altre Potenze.
150. Applicazione del principio della *territorialità* delle navi da guerra in acque territoriali estere. Rinvio.
151. Sviluppo della questione, se i bastimenti mercantili, non solo in alto mare, ma pur anco in quelle acque, altra giurisdizione non debbano riconoscere all'infuori di quella dello Stato di cui portano legittimamente la bandiera.
152. Dottrina sostenuta dell'Hautefeuille.
153. Dal Dalloz.
154. Dal Rocco.
155. Dall'Ortolan.
156. Teorica propugnata dal Marshall.
157. Dal Reddie.
158. Voto emesso dal Congresso internazionale marittimo di Napoli del 1871 circa la risoluzione dell'accennata questione.
159. La più conforme ai principî della scienza è la dottrina, giusta la quale le navi mercantili godono della *territorialità* pe' fatti *interni*, perdono invece tale carattere pe' fatti *esterni*.
160. Come si spieghi tale distinzione.
161. Perchè non sia applicabile alle navi da guerra.
162-163. Esempi di fatti *interni* e di fatti *esterni*.
164. Carattere speciale de' piroscafi postali.
165. Sotto qual punto di vista essi sieno più interessanti delle navi da guerra.
166. Godimento garantito ai piroscafi postali di alcune delle immunità e franchigie spettanti di diritto alle sole navi da guerra.
167. Cenno di convenzioni internazionali conchiuse in questo senso.

93. Non è solo per le condizioni costituenti la nazionalità e per gli indizi onde essa si rende palese, che le navi militari differiscono dalle mercantili. Corre un gran tratto fra le une e le altre, anche rispetto ai vantaggi e ai diritti essenziali di cui godono.

94. Per ciò solo che i bastimenti da guerra sono armati dal Governo di uno Stato indipendente, che ne ha la proprietà; perciocchè i loro comandanti ed ufficiali appartengono al novero

de' pubblici funzionari di questo Stato, a nome del quale esercitano importantissime attribuzioni amministrative, o giudiziarie; perciocchè infine ogni individuo faciente parte del loro equipaggio, senza distinzione di grado, è un agente della forza pubblica; questi bastimenti sono una porzione di quel Governo, e devono quindi, al pari di lui, essere indipendenti e rispettati.

Epperò, in qualunque luogo si trovi una nave militare, chicchessia al mondo, straniero alla Potenza alla quale appartiene, non ha il diritto d'ingerirsi menomamente in ciò che accade al suo bordo, ed ancor meno di penetrarvi colla forza.

95. Cotesta regola la si suole generalmente esprimere con una metafora passata in consuetudine, e talmente accreditata, talmente tradizionale, che, come osserva l'Ortolan, essa è divenuta nella maggior parte delle menti una ragione giustificativa della proposizione, della quale realmente non è che una espressione figurata. Si dice, che ogni legno da guerra è una parte, ossia una continuazione del territorio della nazione che ne ha la proprietà; si ritiene cioè, che le navi militari, quantunque appartengano alla categoria delle cose mobili, nullameno *virtualmente*, ossia per finzione giuridica, devono riguardarsi come unite a quel territorio, come sono ad esso uniti i campi, i monti e le città. Donde la conseguenza, che anche quando una di queste navi ha gettato le ancore in un porto straniero, il comandante, gli ufficiali, l'equipaggio e qualsiasi altra persona che vi si trovi imbarcata, si reputa di essere sul territorio del proprietario della nave, e sul medesimo territorio si considera avvenuto ogni fatto seguito a bordo di essa.

Egli è per una continuazione, per una espressione compendiata della medesima figura, che si appella questo privilegio il privilegio, o il diritto, secondo alcuni, di *extraterritorialità*, e, secondo altri, di *territorialità*. In altri termini, una nave da guerra, quando è in un porto straniero, si considera che si trovi nella stessa condizione in cui trovasi un agente diplomatico nel paese in cui deve compiere la sua missione. Si è veduto nel Volume primo di quest' Opera (vedi § **146**), che un ministro straniero si riguarda ognora residente nello Stato donde è venuto, ossia nel territorio del Governo da lui rappresentato, epperciò fuori del territorio di quello appo cui è accreditato, quantunque vi

si trovi materialmente. Nella stessa guisa, si ritiene che una nave da guerra, in acque estere, quantunque materialmente aderisca ad un territorio straniero, tuttavia *giuridicamente* è da riguardarsi come aderente al territorio della nazione da essa rappresentata (1).

96. Non mancano però degli scrittori, fra i quali abbiamo lo Schmalz, il Lampredi, l'Azuni e il Pinheiro Ferreira, che respingono la massima della *extraterritorialità* o *territorialità* delle navi dello Stato, non ammettendo essi per queste navi la inviolabilità in ogni tempo e in ogni luogo, la quale si trova contenuta in tale massima.

Secondo lo Schmalz, il principio che ogni nave da guerra debba considerarsi come faciente parte del suolo del suo paese, ovunque si trovi, porta talmente l'impronta di una ipotesi, che è impossibile, a suo credere, di ammettere siffatto principio, per dedurne una verità giuridica. Il bastimento, appena entra ne' porti o si trova entro i limiti marittimi di una Potenza straniera, immantinenti è sottoposto alla giurisdizione di essa e non fa più parte del territorio della propria nazione.

Non è adunque, prosiegue a dire quello scrittore, il corpo del vascello, bensì il luogo in cui può trovarsi che decide, rispetto al Diritto delle genti, il modo giusta il quale deve la nave essere trattata. Per conseguenza, allorchè essa si trova in pieno mare, non essendo questo la proprietà di alcuna Potenza, il determinare i diritti e gli obblighi del navigatore non spetta al Diritto particolare di tale o tale Stato, bensì al Diritto generale delle nazioni (2).

97. Il Lampredi sostiene, che neppure in alto mare debbono le navi, sia da guerra, sia mercantili, considerarsi come un prolungamento del territorio della loro nazione. Non è vero, secondo lui, che una truppa di uomini che navigano in alto mare, cioè in territorio non sottoposto alla giurisdizione di alcuno, debba riputarsi territorio di quella nazione, di cui essi inalberano la bandiera. La bandiera, al dire del pubblicista di Pisa,

(1) Hubner, *De la saisie des batiments neutres*, tom. 1, part. 2, chap. 2, § 6, N. 2.

(2) Schmalz, *Droit des gens européen*, *liv.* 8, *chap*. 2.

quando sia accompagnata dalle carte di bordo, le quali sieno in regola, ad altro non serve che a dimostrare a qual nazione appartengono i naviganti e donde sono partiti con pubblica permissione di navigare e d'inalberare la bandiera nazionale; del resto, quanto ad altri stranieri che s'incontrino con essi, sono semplici uomini non aventi tra loro altra legge da osservare che la naturale, e quella dippiù che ha prescritto il loro Sovrano rispetto al contegno che devon tenere verso i forestieri che incontrano in alto mare.

Due navi che s'incontrano in esso, giusta il Lampredi, non differiscono da due vetture che si trovassero in luogo deserto e non occupato da alcuno; e siccome sarebbe cosa ridicola che una di loro pretendesse di essere riguardata come territorio per esempio veneziano, perchè porta sollevata in asta l'arme di quella Repubblica; così ridicola diventa la pretensione di una vettura per mare che, per inalberare una bandiera con le armi di una nazione, esiga di essere riguardata come una parte del territorio di essa, epperò inviolabile. Inviolabili sono gli uomini che vi si trovano, ma per ragione della legge naturale che li rende liberi e indipendenti da tutti fuori che dal loro legittimo Sovrano, non per ragione della loro bandiera, la quale non può far sì che uomini trovantisi di fatto in territorio non appartenente ad alcuno, debbano essere riguardati come in territorio che appartiene al loro Sovrano. È ben vero, che delle violenze ed ingiustizie commesse in alto mare verso i suoi navigatori prende cognizione il Sovrano, e chiede anche colle armi alla mano riparazione; ma egli ciò non fa per diritto di leso territorio, sibbene per l'obbligazione generale che gl'incombe di difendere i suoi sudditi da ogni violenza interna ed esterna, e di far risarcire il danno che per essa hanno sofferto.

Dopo di avere il Lampredi impugnata la *territorialità* delle navi in alto mare, passa con maggior vigore a combattere la massima che esse abbiano tale carattere, quando gettarono le ancore ne' porti, rade, baie o seni delle nazioni straniere. Siffatta massima, secondo lui, è falsissima, anche applicata alle navi da guerra; dappoichè, nel territorio di un principe, non havvi luogo, nè persona sopra cui il Sovrano non eserciti il sommo impero; nè la qualità della vettura sopra cui i forestieri entrano

dentro i confini del territorio, nè il numero loro altera in minima parte il diritto sovrano.

Nè vale l'argomento che gli avversari traggono dal vedersi talvolta, che sulle navi da guerra dimoranti nelle acque occupate e per conseguenza nel territorio, si esercitano dai comandanti i diritti appartenenti al sommo impero, e sino il gius del supplizio; quindi alcuni poco avveduti, al dire dello stesso scrittore, deducono essere la nave territorio straniero, giacchè se fosse territorio del Sovrano del porto, non si potrebbe esercitare al suo cospetto un atto sì solenne di giurisdizione. Si dee infatti riflettere, che la giurisdizione attribuita ai comandanti delle navi da guerra ancorate in acque estere, deriva, non da un diritto territoriale del Sovrano della nazione cui appartiene il bastimento, bensì dalla necessità di mantenere l'ordine e la disciplina; sì e come da tale necessità scaturisce la giurisdizione spettante al capo di un esercito, il quale passi o dimori nel territorio di un estero Stato (3).

98. Allo Schmalz e al Lampredi si unisce l'Azuni per oppugnare la teoria, giusta la quale le navi da guerra si considerano aderenti al territorio della nazione cui esse appartengono. Il pubblicista di Sassari, al pari del pubblicista di Pisa, crede che la bandiera, allorchè è accompagnata dal passaporto ed altre carte di mare, altro non provi se non la nazionalità del bastimento. Sono altresì concordi i due pubblicisti nel spiegare l'esercizio della giurisdizione spettante al comandante di un bastimento militare ancorato nelle acque di una estera Potenza, facendo derivare anche l'Azuni tale giurisdizione dalla necessità di mantenere a bordo della nave l'ordine e la disciplina (4).

99. Il Pinheiro Ferreira non accetta la predetta teoria, specialmente se le navi da guerra sieno ancorate in un porto straniero, perocchè, ammesso che esse si abbiano a considerare come porzioni distaccate del territorio della nazione cui appartengono, dovrebbero i malfattori ivi ricoveratisi trovarvi un

(3) Lampredi, *Del commercio de' popoli neutri in tempo di guerra*, parte 1.ª § X.

(4) Azuni, *Droit maritime de l' Europe*, tom. 1, chap. 2, art. 7, — tom. 2, chap. 3, art. 2, § 8.

asilo inviolabile, come se realmente si trovassero in quel territorio. Ed è, appunto per escludere tale possibilità, che il pubblicista portoghese non ammette la finzione, che da lui si chiama chimerica, della *territorialità* de' bastimenti da guerra (5).

100. L'Ortolan dice, essere d'uopo riconoscere col Pinheiro Ferreira, che l'assimilazione da lui criticata della nave al territorio, tale come generalmente la si formola, non è che una pura finzione, una finzione chimerica, se si vuole. Senza dubbio, non è vero, che una nave qualunque sia una porzione del territorio della nazione cui essa appartiene; non è vero, che si trovino su tale territorio quelli che sono su questa nave, nè che abbiano avuto ivi luogo i fatti avvenuti a bordo della medesima.

Tutto ciò non è vero; se lo si dice, non è che per metafora, per figura di linguaggio; e cotesta figura, lungi dal poter servire di ragione giustificativa alla regola, ha d'uopo essa stessa di essere giustificata.

Essa può esserlo rigorosamente, al dire dello scrittore francese, dappoichè ciò che è vero egli è, che la nave è un'abitazione galleggiante con una popolazione sottomessa alle leggi e al Governo dello Stato dal quale ebbe la nazionalità, e posta sotto la protezione di questo Stato. Ciò che è vero egli è, che se la nave è un bastimento da guerra, essa costituisce, inoltre, una fortezza mobile portante nel suo seno una porzione medesima della potenza pubblica di questo Stato, degli ufficiali e un equipaggio formanti tutti nel loro insieme un corpo organizzato di funzionari e di agenti militari o amministrativi della nazione.

Ciò posto, se la nave è in pieno mare, poco importa che appartenga alla marina mercantile, oppure alla marina da guerra, nessuno Stato straniero ha il diritto d'ingerirsi menomamente nel suo regime interno od esterno, di darle ordine o di farle delle proibizioni, di sottoporla a una potenza o a una giurisdizione straniera qualsiasi: essa è posta unicamente sotto l'impero delle leggi e sotto il governo del paese che la copre colla sua nazionalità; ogni relazione che un bastimento straniero avrà con la medesima è una relazione *internazionale,* la quale deve essere conforme all'uso od acconsentita dai trattati; e ciò, per una

(5) Pinheiro Ferreira, *Cours de droit public*, tom. 2, art. 18, § 50.

ragione senza replica: egli è, che il pieno mare non soggiace nè alla proprietà nè all'impero di alcun popolo, e che gli Stati sovrani sono totalmente indipendenti gli uni dagli altri.

Ma se la nave giunga nelle acque di un estero Stato, si presenta allora un conflitto di potenza e di sovranità. La nave con tutta la sua gente passa sotto l'impero delle leggi di polizia e di sicurezza e sotto le giurisdizioni del paese di cui occupa le acque, oppure rimane esclusivamente, per tutto quello che accade a bordo, sotto le autorità e sotto le giurisdizioni del suo paese? Di queste due sovranità, quella delle acque in cui la nave è ancorata, e l'altra dello Stato cui il bastimento appartiene, a quale di esse spetterà di governarla? È là tutta la questione, dice l'Ortolan, ridotta alla sua espressione la più semplice e la più vera.

Se trattisi di navi da guerra, egli soggiunge, l'uso internazionale è costante: queste navi restano governate unicamente dalla sovranità del loro paese; le leggi, le autorità e le giurisdizioni dello Stato nelle cui acque sono ancorate rimangono loro straniere; esse non hanno con questo Stato che relazioni *internazionali*, per mezzo de' funzionari locali competenti per simili relazioni.

Si fa indi a chiedere l'Ortolan, se l'accennato uso sia fondato in ragione, se possa essere difeso dal punto di vista teorico, oppure se meriti il biasimo che alcuni vogliono scagliargli addosso, o le restrizioni che altri si sforzano di arrecarvi.

Ciò premesso, egli crede, che portando la nave da guerra nel suo seno una parte della potenza pubblica dello Stato che ne ha la proprietà, un corpo organizzato di funzionari e di agenti di questa potenza nell'ordine amministrativo e nell'ordine militare, il sottoporre questa nave e il corpo organizzato che essa porta alle leggi e alle autorità del paese nelle cui acque entra, sarebbe veramente sottoporre l'una di queste potenze all'altra; sarebbe voler rendere impossibili le relazioni marittime di una nazione coll'altra con bastimenti militari. È d'uopo, o rinunziare a queste relazioni, od ammetterle con le condizioni indispensabili per mantenere a ciascuno Stato sovrano la sua indipendenza.

Lo Stato proprietario del porto o della rada può senza dubbio, vietare l'accesso nelle sue acque ai bastimenti da guerra pei

quali avesse motivo di scostarsi dalle regole ordinarie e pacifiche del Diritto delle genti; sorvegliarveli, se creda pericolosa la loro presenza, o loro ingiungere di far vela; come del pari è libero, quando essi sono nel suo mare territoriale, d'impiegare a loro riguardo i mezzi di sicurezza che può rendere necessari la loro presenza: salvo a rispondere, verso lo Stato cui i bastimenti appartengono, di tutti questi provvedimenti, i quali, secondo gli avvenimenti che li avranno motivati od il modo onde saranno stati eseguiti, potranno costituire atti di difesa o di precauzione legittima, oppure atti di diffidenza, od offese gravi, od anche cause di guerra. Ma fin tanto che li riceve, esso deve rispettare ne' medesimi la sovranità straniera di cui sono una emanazione; non può, per conseguenza, avere la pretensione di governare le persone che si trovano e i fatti che seguono a bordo del bastimento, nè di compiere su questo bordo atto alcuno di potenza e di sovranità.

È così, secondo l'Ortolan, che il conflitto si trova saggiamente regolato, ed è mantenuta la indipendenza di ciascuno Stato sovrano.

Del resto la inviolabilità dovuta in tutti i luoghi ai bastimenti da guerra non diminuisce per nulla il diritto che ha ogni nazione, se essi vengano a commettere contro la medesima atti di aggressione, di ostilità, o di violenza qualsiasi, di adottare immediatamente tutti i provvedimenti e di mettere in opera tutti i mezzi necessari a una legittima difesa. Tale inviolabilità non impedisce nemmeno che le navi da guerra sieno sottomesse all'osservanza de' regolamenti sanitari del paese in cui vogliono approdare. Le prove imposte da siffatti regolamenti sono condizioni messe al ricevimento delle navi nelle acque di questo paese; esse non sono in alcun modo in contraddizione col diritto di *extraterritorialità* di cui godono i bastimenti da guerra entrati in queste acque.

Al dire del prelodato scrittore, risulta da tutto quello che precede, che, lungi dal disapprovare, al punto di vista della pura ragione, l'uso del Diritto internazionale positivo rispetto alle navi da guerra, è d'uopo tenere tale uso per buono e per degno di essere mantenuto tanto in teoria, come in pratica. Or bene, sarà necessario biasimare l'espressione che gli vien data,

quando si dice, che la nave da guerra dee dappertutto essere considerata come una continuazione del territorio nazionale, od anco, più energicamente, che la nave da guerra è una parte del territorio? Questa frase altro significato non ha, se non che è mestieri comportarsi dappertutto, per i fatti che seguono e per le persone che si trovano a bordo delle navi da guerra, come se questi fatti fossero seguiti o come se queste persone si trovassero sul territorio della nazione cui tali navi appartengono. Poichè ciò è vero è giusto; poichè la nave da guerra, secondo il Diritto internazionale positivo, d'accordo colla ragione, è uno spazio che, quantunque mobile, è sottoposto dappertutto, al pari del territorio, alla sovranità del suo paese, ed a questa sola sovranità, perchè mai respingere una espressione figurata la quale altro non enuncia se non questa assimilazione? Essa l'enuncia in un modo il più vivo, il più breve, il più pittoresco: tanto meglio, le parole più brevi sono le migliori. Essa l'enuncia per guisa, da essere compresa da tutti, uomini del popolo o uomini della scienza, marinai od ufficiali; tanto meglio, poichè il farsi comprendere da ciascuno è un immenso vantaggio. Infine, l'accennata espressione attacca alla nave la stessa idea del suolo della patria; essa confonde, identifica l'una coll'altro; radica nel cuore della gente di mare il sentimento istintivo che la nave è il paese. Se questa locuzione, conchiude l'Ortolan, non fosse in uso, se non fosse divenuta volgare presso tutte le nazioni, sarebbe d'uopo inventarla (6).

Egli passa in seguito a sviluppare la questione, se quello che fu detto de' bastimenti dello Stato ancorati nelle acque di un paese straniero, possa estendersi alle navi di commercio, se possa cioè dirsi di queste navi, che, dappertutto ove si trovano, sieno la continuazione del territorio della nazione di cui portano la bandiera. Ma, prima di esporre la dottrina da lui propugnata intorno alla soluzione di siffatta questione, faremo un cenno delle opinioni sostenute da altri pubblicisti intorno alla condizione giuridica delle navi tanto da guerra, come mercantili, in alto mare, e delle prime, nelle acque di una estera Potenza.

(6) Ortolan, *Op. cit.* tom. 1, liv. 2, chap. X.

101. Il Bluntschli e l'Heffter accettano la teoria che le navi in alto mare, tanto da guerra come mercantili, sono una continuazione del territorio del loro paese. Vanno anche d'accordo i due Professori nello stabilire, che ogni nave è soggetta alla giurisdizione dello Stato nelle cui acque ha gettato le ancore. Se non che, tanto l'uno come l'altro considerano eccezionalmente esenti da tale giurisdizione, in primo luogo, le navi aventi a bordo Sovrani od Inviati stranieri, e le quali sieno addette esclusivamente al servizio di queste persone; in secondo luogo, le navi da guerra straniere, allorchè esse entrarono in quelle acque col permesso dello Stato cui appartengono; in terzo luogo, i bastimenti i quali non facciano che traversare le acque che colano davanti a un porto. Questi ultimi bastimenti sono temporaneamente sottoposti alla sovranità locale, solo nel senso, che essi devono rispettare le ordinanze militari o di polizia prese dal Sovrano nelle cui acque penetrarono per la sicurezza del suo territorio e della popolazione che vive lungo le coste. Ma, sotto ogni altro rapporto, i medesimi sono liberi come se si trovassero in pieno mare: si considerano cioè come una parte galleggiante del territorio dello Stato da cui dipendono. L'Heffter poi mette nella stessa condizione le navi che sono state costrette di rifugiarsi in un porto in conseguenza di una forza maggiore; se non che, è soltanto rispetto alla giurisdizione civile che si potrà dalle medesime invocare la esenzione (7).

102. L'Hautefeuille, stabilita la distinzione delle navi in bastimenti appartenenti allo Stato, i quali sono incaricati di esercitare il potere sovrano, la giurisdizione, e per conseguenza di far la guerra, e bastimenti di proprietà privata, destinati alle operazioni commerciali de'sudditi, ritiene, che queste due classi di navi possiedono egualmente e al medesimo grado, non la *extraterritorialità*, come si esprimono alcuni autori, bensì la *territorialità*, credendosi da lui più adatta quest'ultima espressione. È ben vero, che esiste una grande differenza tra i bastimenti da guerra e i bastimenti mercantili; ma tale differenza non influisce sulla *territorialità*. Al dire di questo scrittore, un legno da guerra può essere paragonato a una grande città am-

(7) Bluntschli, *Op. cit.* art. 318, 321, 322; Heffter, *Op. cit.* liv. 1, § 78, 79.

ministrata da magistrati elevati nella gerarchia; un bastimento di commercio a un piccolo villaggio, nel quale l'autorità è rappresentata da un semplice sindaco *(maire)*. Ma tutti e due appartengono al paese di cui portano la bandiera; tutti e due sono sottomessi alle leggi del Sovrano; per conseguenza, tutti e due sono territoriali. È anche indispensabile, che essi abbiano siffatta qualità, dappoichè, se uno cessasse di possederla, l'altro cesserebbe immediatamente di avere a suo riguardo alcun diritto di protezione e di giurisdizione, non potendo questi diritti essere esercitati che sul territorio.

Ciò premesso, l'Hautefeuille discorre delle due situazioni differenti in cui si possono trovare i bastimenti dello Stato e quelli di proprietà privata, vale a dire, secondo che sono in alto mare, oppure nelle acque di un popolo straniero. Egli anzi tutto propugna la *territorialità* delle une e delle altre navi in quest'ultima situazione, dimostrando in seguito che godono di siffatto carattere anche nella prima. Noi, invertendo l'ordine da lui seguito, accenneremo ora le ragioni che egli adduce per provare la *territorialità* delle navi da guerra e delle mercantili in alto mare, e delle prime nel territorio marittimo di una Potenza straniera; riservandoci ad esporre più avanti quelle sulle quali egli fonda la *territorialità* de' bastimenti mercantili ancorati in acque estere.

Sull'oceano, dice l'Hautefeuille, il bastimento è talmente territoriale che esso comunica siffatta qualità alla parte di acqua su cui galleggia; esso la rende territoriale, la sottomette alla nazione di cui porta la bandiera, trasportando così la stessa qualità con sè, e trasmettendola a quella picciola parte di mare a misura che si muove.

In quanto poi alle navi da guerra entrate nelle acque di una estera Potenza, esse non perdono la *territorialità* di cui godevano in alto mare. Infatti il bastimento da guerra, proprietà della nazione, montato da uomini appartenenti tutti alla forza pubblica, comandato da ufficiali delegati diretti del Sovrano, non solo si governa da sè in tutti i porti stranieri in cui si trova, ma estende pur anco la sua autorità su tutte le navi aventi la bandiera della sua nazione che trova in quelle acque; esso le governa e le protegge. Soventi il legno da guerra porta

nel suo seno tribunali autorizzati a pronunziare fino la pena di morte; questi tribunali funzionano e applicano le leggi del loro paese, essi pronunziano la pena capitale e fanno eseguire la loro sentenza. Lo straniero imbarcato, a qualsiasi titolo, sulla nave, è sottomesso a questa giurisdizione, nella stessa guisa come se si trovasse sul territorio continentale del popolo cui appartiene il vascello. Questi atti di governo e di protezione, questi giudicati, queste esecuzioni, hanno luogo nelle acque sottoposte ad un'altra nazione, in presenza del Sovrano territoriale, e questo Sovrano non ha il diritto d'intervenire a bordo del bastimento; egli non può fare alcun atto di giurisdizione su questo luogo galleggiante sovra il suo territorio marittimo, ma rimasto straniero e governato da leggi straniere, a nome di un principe straniero. Vi ha di più: questo luogo straniero è sacro; se, nel porto, nella rada, si commetta un'offesa contro un bastimento da guerra o di commercio, quest'offesa è considerata come commessa contro la stessa nazione cui esso appartiene, viene denunciata al Sovrano, il quale ne chiede riparazione, come di tutti gli attacchi commessi contro la inviolabilità del suo territorio.

Il bastimento da guerra adunque, anche in un porto straniero, è amministrato, governato, protetto dalle medesime leggi, dai medesimi mezzi ond'è protetto il territorio continentale; leggi e mezzi che sono unicamente applicabili al territorio. Di che consegue, essere anche la nave una parte di questo territorio.

L'Hautefeuille crede poi insufficiente la spiegazione che danno il Lampredi e l'Azuni (vedi § 97, 98) dell'esercizio della giurisdizione criminale accordata agli ufficiali de' bastimenti da guerra ancorati in acque estere. Infatti il comando militare è un attributo essenziale della sovranità: accordarlo a uno straniero delegato di un principe straniero, da cui si applicano leggi straniere, sarebbe come costituire uno Stato indipendente nel cuore dello Stato; sarebbe l'anarchia (8).

103. Senza che qui ci intrattenghiamo a far cenno delle opinioni sostenute da altri pubblicisti (9), diremo, che, a nostro avviso, è

(8) Hautefeuille, *Op. cit.* tom. 1, tit. VI, chap. 1, sect. 1.

(9) Vedi Buccellati, *Osservazioni intorno al codice penale del Regno d'Italia* § 176-179; Carnazza Amari, *Trattato sul Diritto internazionale pub-*

incontrastabile la indipendenza delle navi tanto da guerra come mercantili, in alto mare, da qualunque giurisdizione straniera, senza che sia d'uopo per dimostrare tale indipendenza, ricorrere alla finzione giuridica che ogni bastimento, in alto mare, è una continuazione del territorio della nazione cui esso appartiene, o dalla cui nazionalità è protetto.

104. Intanto le navi, così militari, come mercantili, non soggiacciono, in alto mare, ad alcuna giurisdizione straniera, in quanto l'alto mare non è soggetto nè alla proprietà, nè all'impero di alcuno Stato. Nè si dica che, posta questa ragione, essendo la giurisdizione ristretta ai limiti del territorio, un bastimento, in alto mare, non dovrebbe sottostare nemmeno alla giurisdizione dello Stato di cui porta la bandiera. Giova infatti considerare, che, come si dimostrò fin dal principio (§ 1, 2), per la sicurezza della navigazione, prevalse nel Diritto internazionale marittimo la massima, che ogni nave dee avere una nazionalità; epperò, se essa può respingere l'esercizio a suo riguardo di una giurisdizione straniera, dee all'incontro riconoscere la giurisdizione dello Stato che ne ha la proprietà, o dal quale ottenne l'atto di nazionalità. Potrà forse un bastimento, sol perchè che si trova fuori de' limiti de' territori marittimi di tutti gli Stati, fare quello che gli talenta, abbandonandosi a qualunque eccesso, senza essere tenuto di dar conto a chicchessia del suo operato?

È ben vero adunque, che nel mar libero non padroneggia nè impera alcun Sovrano, ed appunto perciò sulle navi ivi galleggianti non può essere estrinsecata una giurisdizione straniera qualsiasi; ma, dovendo ogni nave, al pari di ogni individuo, riconoscere ovunque l'esercizio di una giurisdizione, quale può essere questa giurisdizione se non la nazionale?

105. Veniamo ora a discorrere delle navi da guerra ancorate nelle acque di uno Stato straniero. Come la finzione della *extra-territorialità* non costituisce il fondamento giuridico della indi-

blico di pace, Sezione 2.ª, capitolo VII, §§ XXIII — XXVI; Borsari, *Dell'azione penale* cap. IV, § XXXIV; Wheaton, *Elements de Droit international*, part. 2. chap. 2, § 10; Helie, *Traité de l'instruction criminelle*, Vol. 2, liv. II, chap. 5, sect. 1, § 127; Vattel, *Le Droit des gens etc.* liv. 1, chap. 19, § 216.

pendenza dell'agente diplomatico dalla giurisdizione dello Stato appo cui deve compiere la sua missione (Volume primo di quest'Opera § **148, 149, 162** e **244**); così la stessa finzione non è valevole a spiegare la esenzione delle navi militari dalla giurisdizione dello Stato nelle cui acque sono stanziate. Si è infatti posto in sodo (vedi citati §§), che anche ammessa la finzione di cui è parola, non ne derivano le vagheggiate conseguenze, essendovi de'casi in cui la sovranità di uno Stato varca i confini del suo territorio, spiegandosi su individui che si trovano o su fatti che seguirono al di là di questi confini.

È d'uopo adunque, lasciate da parte le finzioni, costituire su altro fondamento la immunità delle navi da guerra dalla giurisdizione dello Stato nel cui territorio esse penetrarono.

Anche noi ammettiamo tale immunità, che è consacrata da tutte le nazioni, ma per spiegarla non ricorriamo ad alcuna finzione giuridica. Si è detto, che le navi militari personificano lo Stato che ne ha la proprietà, e che le ha destinate al suo servizio; esse cioè sono la rappresentanza diretta e vivente della sovranità di quello Stato. Ecco il perchè, anche in territorio straniero, non possono riconoscere che siffatta sovranità; si verrebbe altrimenti a violare la indipendenza e la eguaglianza giuridica delle nazioni, con rendersi altresì impossibili le loro relazioni marittime per mezzo delle navi ad esse spettanti. Egli è d'uopo, diremo coll'Ortolan (vedi § **100**), o rinunziare a queste relazioni, oppure ammetterle con le condizioni indispensabili per mantenere a ciascuno Stato sovrano la sua indipendenza.

106. Pertanto, se noi non annoveriamo tra le finzioni giuridiche quella della *extraterritorialità* delle navi da guerra, ovunque si trovino, veniamo però sostanzialmente ad accettare il principio che si vuole con essa esprimere. E per non fare una questione di parole, ci adatteremo anche noi al linguaggio adottato dai pubblicisti e dalla pratica internazionale per la enunciazione dello stesso principio. Ci piace però seguire coloro, i quali meglio che della *extraterritorialità*, parlano della *territorialità* delle navi da guerra, affermando cioè, che esse sono una continuazione o prolungamento del territorio dello Stato cui appartengono, od in altri termini, che i bastimenti militari, anche quando *mate-*

rialmente si trovano fuori di tale territorio, tuttavia *virtualmente* sono ad esso aderenti (10).

107. Preferiamo la teoria della *territorialità* a quella della *extraterritorialità;* perocchè, mentre la prima si può applicare alle navi da guerra, ovunque si trovino; l'altra invece non può applicarsi allorchè tali navi si trovino in alto mare, ossia fuori de' territori marittimi di tutti gli Stati. Se si può parlare di *extraterritorialità* degli agenti diplomatici, perchè questi compiono la loro missione in un territorio, che è quello dello Stato appo cui sono inviati; non potendo invece far parte l'alto mare del territorio di alcuno Stato, come sarà lecito affermare che le navi su esso galleggianti devono riguardarsi poste fuori del territorio? Del resto, non mancano degli scrittori, i quali, anche per gli agenti diplomatici invocano non la *extraterritorialità*, bensì la *territorialità*, ritengono cioè essere più esatto il dire, che un Inviato straniero si considera necessariamente aderente al territorio della nazione da lui rappresentata, piuttostochè fuori del territorio di quella appo cui è accreditato (11).

108. Accettiamo adunque il principio, che il Sovrano di una nazione non può esercitare un atto qualsiasi di *giurisdizione* a riguardo di navi militari straniere penetrate nel suo territorio. Abbiamo detto atto di *giurisdizione,* ammettendo anche noi coll' Ortolan ed altri scrittori, che la inviolabilità delle navi da guerra non impedisce l' esercizio rispetto ad esse del diritto di legittima difesa, allo scopo di respingere gli atti di aggressione che si volessero commettere da un bastimento militare contro lo Stato che gli diede ospitalità. Del pari le navi da guerra devono, come le mercantili, uniformarsi ai regolamenti sanitari locali. Tanto in un caso, come nell' altro, non è la giurisdizione o l' impero che si esercita, bensì è il diritto di conservazione che si pone in atto; diritto, che non può mai venir meno fra le nazioni, come non può venir meno fra gli individui, per essere inerente alla personalità di entrambi.

Le due sovranità pertanto, quella cioè dello Stato cui la nave da guerra appartiene e la sovranità locale, coesistono indipen-

(10) Vedi Buccellati, *loco citato.*
(11) Buccellati, *ibidem.*

denti sul medesimo elemento; l'una limitata a governare il legno dove un'altra legge impera, l'altra diretta a guarentire il territorio dello Stato da qualsiasi violenza, o da perniciose influenze (12).

109. La *territorialità*, come per le navi da guerra, ovunque si trovino, l'accettiamo pur anco, giusta quanto si disse precedentemente, per le navi mercantili in alto mare, nel senso che esse, in tale situazione, sono indipendenti da qualsiasi giurisdizione straniera, ossia non riconoscono altra giurisdizione che quella dello Stato di cui portano legittimamente la bandiera.

110. Ma diremo altrettanto, allorchè un bastimento di commercio ha gettato le ancore in un porto straniero? Prima di sviluppare siffatto argomento, molto controverso fra gli scrittori, crediamo necessario fare l'applicazione del principio della *territorialità* delle navi tanto da guerra, come mercantili, in alto mare.

Essendo i bastimenti, in alto mare, una continuazione del territorio nazionale, non può un governo, *in tempo di pace*, dare ordini di sorta alle navi ivi galleggianti su cui sventoli un'estera bandiera, nè arrestarne il corso o farle visitare dai suoi ufficiali, nè richiedere la presentazione delle carte di bordo, o fare delle perquisizioni sul bastimento; dappoichè tali atti costituirebbero una violazione della sovranità territoriale dello Stato cui esso appartiene, o dal quale ottenne l'atto di nazionalità. Si disse *in tempo di pace*, essendosi già veduto (§ 75), che lo stato di guerra attribuisce ai belligeranti il diritto di visitare le navi mercantili neutrali, allo scopo d'impedire il commercio di contrabbando col nemico.

111. Alcuni pubblicisti inglesi ammisero un diritto di visita in tempo di pace sopra i legni mercantili stranieri, all'oggetto di porre ostacolo alla pirateria e alla tratta de'neri (13). L'Inghilterra pretese esercitare siffatto diritto, il che diede origine nel 1842 a gravi complicazioni con gli Stati-Uniti; complicazioni cui si pose termine col trattato delli 8 Agosto dello

(12) Carnazza Amari, *Op. cit.* § XXIII.
(13) Phillimore, *International law*, tom. III. p. 417, 418.

stesso anno, in virtù del quale il governo inglese si vidde nella necessità di far diritto ai giusti reclami americani.

La libertà della navigazione non esisterebbe più, se, sotto il pretesto d'impedire la pirateria o la tratta de' neri, fossero le navi mercantili poste in balìa del primo vascello da guerra cui saltasse il ticchio di visitarle in pieno oceano. La guerra sola può modificare i rapporti de' popoli, imponendo loro alcune restrizioni necessarie acciò sia dato ai belligeranti di raggiungere il loro scopo. Ma, come bene esclama il Cauchy, si conservino almeno alla pace i suoi privilegi e a ciascun popolo la sua indipendenza (14). Il diritto di visita in tempo di pace costituisce un atto giurisdizionale sul territorio altrui, offensivo della indipendenza e libertà degli Stati, condannato a ragione dalla generalità de'pubblicisti (15). Poco importa che, esercitato questo preteso diritto per impedire la pirateria o la tratta de' neri, si proponga uno scopo di giustizia e di umanità, non essendo lecito per raggiungerlo di porre in opera de' mezzi lesivi degli altrui diritti. Osservava opportunamente un magistrato inglese, che « nessun popolo ha diritto di spianar la via per la libera» zione dell'Africa, calpestando l'indipendenza di un altro po» polo; di adoperarsi a conseguire un gran bene con mezzi » illeciti, ovvero di stabilire un importante principio con an» nullarne altri egualmente giusti » (16). È ben nota infatti la massima, che il fine non giustifica i mezzi.

112. Il diritto di visita in tempo di pace può soltanto essere ammesso fra le nazioni in virtù di espresse convenzioni, di cui la storia del Diritto internazionale ci fornisce una infinità di esempî, che non occorre qui accennare.

113. Il Codice per la marina mercantile del Regno d'Italia vieta assolutamente ai capitani e padroni di sottoporsi, in tempo di pace, ad alcuna visita o ad altro atto di giurisdizione per

(14) Cauchy, *Op. cit.* tom. II, cinquième epoque, chap. III, sect. VI.

(15) Vedi Ortolan, *Op. cit.* tom. II, chap. 7; Hautefeuille, *Op. cit.* tom. III, tit. XI, chap. 11. sect. III; Gessner, *De droits des neutres sur mer* pag. 187; Cauchy, *loco citato.*

(16) Conclusioni di Lord Stowell, nella causa della nave francese *il Luigi,* riportate dal Wheaton, *Histoire des progres de droit des gens en Europe et en Amerique,* periode 4 e § 39.

parte delle navi estere, salvo quanto è stabilito relativamente ai paraggi soggetti alle crociere per impedire la tratta degli schiavi. I capitani e padroni, soggiunge il legislatore italiano, ai quali fosse fatta violenza, debbono protestare, e farne apposita relazione all'Autorità competente (17).

114. Appena occorre accennare, che la inviolabilità di cui ogni nave gode in alto mare viene a cessare nel caso di atti di aggressione o di ostilità da essa commessi contro altre navi: in tal caso è lecito farsi da sè giustizia — *vim vi repellere*.

115. Se avvenga che una nave, senza commettere atti di aggressione o di ostilità, abbia arbitrariamente danneggiato od offeso un bastimento straniero, la nazione di cui essa porta legittimamente la bandiera ha l'obbligo di far accordare per mezzo de'suoi tribunali il dovuto soddisfacimento alla parte lesa. Il fatto che il mare non fa parte di alcun territorio, non significa che non vi sia su esso alcun diritto a rispettare, che cessi cioè sul mare la inviolabilità degli umani diritti. Si è già veduto (§ 2), che ogni nave deve avere una nazionalità, sia perchè fatta segno ad offese possa essere protetta, sia perchè, violatrice de' diritti altrui, si sappia a qual nazione ricorrere per ottenere che venga fatta giustizia.

116. Oltre il caso diggià accennato di legittima difesa, è lecito ricorrere alla forza, allorchè una nave si trovi in pericolo pel fatto di un' altra nave, anche quando quest' ultima non avesse intenzione colpevole, e per conseguenza non commettesse alcun delitto. L'uso della forza, in questo secondo caso, ha il suo fondamento nel diritto di conservazione, il quale si può esercitare sia contro la umana nequizia, sia contro gli avvenimenti fortuiti. Siffatto uso può altresì aver luogo, nel caso di diniego di giustizia da parte delle Autorità straniere (18).

117. Un'altra eccezione alla inviolabilità delle navi in alto mare si riferisce alla pirateria, eccezione della quale si parlerà nel Titolo seguente (19).

(17) Art. 106 di quel codice.

(18) Bluntschli, *Op. cit.* art. 340; Heffter, *Op. cit.* liv. 1, chap. 2, § 80.

(19) La *territorialità* delle navi in alto mare, e la conseguente loro impunità da qualsiasi giurisdizione straniera, venne nel 1857 invocata dal

118. Faremo ora un cenno delle disposizioni sancite dagli Stati circa le norme da osservarsi dalle navi che s' incontrino in alto mare, allo scopo di evitare i disastri provenienti dagli abbordi.

L' Ammiragliato inglese formolò per la prima volta le prescri-

Regno di Sardegna, a riguardo di un fatto, del quale accenneremo tutte le circostanze che l' hanno accompagnato, per avere esso fermato l' attenzione de' principali Governi, oltre di avere occupato i più illustri e dotti uomini della scienza.

La sera del 25 Giugno 1857 salpava da Genova il vapore sardo il *Cagliari* della Società Rubattino, per la destinazione sua periodica verso Cagliari e Tunisi, avente a bordo trentatre passeggieri, de' quali gran parte si scoprirono lungo il viaggio di essere esuli del Napolitano, e imbarcatisi col progetto di scendere nel Regno di Napoli per suscitarvi la rivoluzione.

Dopo poche ore di navigazione, venticinque fra i trentatre passeggieri aggredirono armata mano il Capitano, lo deposero dal comando, s' impadronirono del legno, preposero altro individuo a governarlo, e si diressero sopra Ponza, isola nel golfo di Gaeta, ove trovavasi un ergastolo. Colà, liberati quattrocento e più detenuti, i congiurati mossero con essi verso Sapri, dove, nello scendere a terra, lasciarono libero il Capitano e il suo bastimento.

Il Capitano, appena ritornato padrone delle proprie azioni e cessata la forza maggiore da cui era stato soverchiato, si pose in via per Napoli col divisamento di informare chi di ragione dell' accaduto. Nel corso del viaggio due fregate napolitane, il *Tancredi* e l' *Ettore Fieramosca*, arrestarono e catturarono il legno e lo condussero a Napoli. Quivi esso fu posto sotto sequestro; l' equipaggio ed i passeggieri vennero arrestati e si iniziò contro de' medesimi un criminale processo.

Il Governo Sardo, siccome dal suo Incaricato d' affari a Napoli era stato ragguagliato che il Ministro degli affari esteri Napolitano nel dargli verbale informazione della seguita cattura gli avea significato, che il *Cagliari* era stato arrestato nel luogo dello sbarco de' rivoltosi, nelle acque su cui il governo di Napoli potea esercitare giurisdizione, egli è perciò che si trattenne da ogni richiamo intorno all' operato delle fregate napolitane, ma solo fece *ufficiose* sollecitazioni per la pronta restituzione del *Cagliari* e del carico ai proprietari e per la liberazione dell' equipaggio e de' passeggieri innocenti.

Posteriormente si venne a conoscere che il *Cagliari* era stato arrestato in *alto mare*, e dopo che, cessata l' usurpazione de' congiurati, esso era tornato sotto il comando del legittimo Capitano.

In questo stato di cose il Governo Sardo si trovò in dovere di chiedere al Gabinetto Napolitano alcune spiegazioni divenute necessarie, e quei provvedimenti che erano conformi alle più accertate regole del Diritto internazionale.

zioni aventi tale scopo; le altre Potenze marittime le hanno ammesse più tardi, e le stesse prescrizioni sono state consacrate dall'uso, ed, in alcuni Stati, da espresse disposizioni di legge o di regolamento.

119. Il Regio Decreto 1 Febbrajo 1863 approvava il Regola-

Il Conte di Cavour, nel Dispaccio del 16 Gennaio 1858 indirizzato al Conte di Gropello Incaricato d'affari del Regno di Sardegna a Napoli, perchè ne desse comunicazione al Ministro degli affari esteri Napolitano, facea osservare, che il *Cagliari* era stato arrestato in *alto mare*, vale a dire, in quel mare libero che non è posseduto da alcuno, e sovra cui nessuno ha giurisdizione. L'illegalità della cattura sotto questo aspetto non poteva mettersi in dubbio; essa non potea trovare fondamento nel Diritto pubblico, se non quando fosse stato provato che si trattasse di un legno pirata. Ora il *Cagliari* avea legittimo Capitano, patente di nazionalità, carte di bordo, e non esercitava atto alcuno di pirateria; esso era partito da Genova con destinazione determinata ed annunziata regolarmente e pubblicamente per Cagliari e Tunisi; i suoi viaggi erano periodici e fissi; esso era anzi vapore inserviente al trasporto delle Regie Poste tra il Continente e l'Isola di Sardegna. Il Capitano era in perfetta regola, e il legno non poteva venir catturato in forza della massima universalmente riconosciuta, che assoggetta i pirati alla giurisdizione di tutte le nazioni. (Vedi Titolo quinto).

Non si era nemmeno verificato a riguardo del *Cagliari* l'altro caso in cui il Diritto internazionale autorizza la cattura di una nave, non si trattava cioè di una nave nemica dello Stato, la quale si potesse catturare per diritto di guerra. L'essersi a bordo del bastimento compiuto un atto di rivolta per parte de' passeggieri, l'essere stato alcun tempo in loro podestà, e l'essere, durante questo tempo, divenuto strumento di una colpevole aggressione, non poteva costituirlo in quello stato di guerra che esiste solamente fra Governi riconosciuti o di fatto.

Nel resto proseguiva il prelodato Ministro, nel caso nostro, la stessa azione criminosa più non esisteva; il legno era affatto sgombro dai ribelli; ubbidiva al legittimo suo Capitano; la bandiera nazionale doveva assicurargli la protezione la immunità e i privilegi marittimi. Il verbale di cattura, il trattenimento a bordo del *Tancredi* del Capitano del *Cagliari*, il rimorchiamento del piroscafo, la sua traduzione a Napoli, il suo sequestro, l'arresto e la detenzione del Capitano, dell'equipaggio e de'passeggieri, sono atti contrari ai rapporti di Diritto pubblico internazionale fra Potenze amiche; nè il Governo di S. M. Sarda, nè alcun altro Governo riconosceranno mai in un bastimento da guerra il diritto di cattura sopra un legno mercantile in alto mare, eccettochè questo sia colto in atto flagrante di pirateria, il che non esiste nel fatto del *Cagliari*.

Pertanto il Governo Sardo disse di trovarsi in obbligo e in diritto di domandare la restituzione del *Cagliari* e la liberazione delle persone in

mento che stabilisce le norme per evitare gli abbordi sul mare, e che andò in vigore per la marina militare e mercantile italiana nel 1 Giugno successivo. Siffatto regolamento, il quale, coi Regi Decreti 7 Febbrajo 1867 e 11 Dicembre 1870, venne pubblicato nelle Provincie venete e nella Provincia di Roma,

esso arrestate, qualunque potessero essere le formalità giudiziarie iniziate a loro danno. Illegittima essendo stata la cattura operata in alto mare di un legno di una Potenza amica, invalide rimaner doveano tutte le conseguenze che da quel fatto erano derivate. Il procedimento istituito a Salerno contro gli imputati in discorso non dovea quindi continuarsi, fuorchè in via contumaciale, nel caso che le Autorità giudiziarie di Napoli avessoro giudicato conveniente di proseguirlo.

Il Governo Napolitano non volle far ragione alle giuste domande del Governo Sardo, opponendo, che per Diritto internazionale ogni ostilità consumata da un battello, sia pure coperto da bandiera di Potenza amica, dà diritto alla preda del legno medesimo in qualunque luogo sia esso perseguito. Diceva il Ministro degli affari esteri di Napoli, nel dispaccio del 30 gennaio 1858 indirizzato all'Incaricato del Governo napolitano a Torino, perchè lo comunicasse al Conte di Cavour, non poter essere dubbio questo principio, che è ineluttabilmente scritto in tutti gli scrittori di Diritto internazionale antichi e moderni, dopo che sovratutto si era convertito a regola del Diritto medesimo pel noto fatto del *Carlo Alberto*, che pure era un battello piemontese.

Lo stesso Ministro si accinse poi a dimostrare che, indipendentemente da quanto era stato detto pel diritto alla preda, la semplice cattura avvenuta in alto mare non potea dirsi contraria al Diritto delle genti. Egli invocò la massima *vim vi repellere*, che era cioè lecito di inseguire il *Cagliari*, attese le delinquenze commesse nel territorio napolitano da individui che si trovavano imbarcati a bordo del medesimo, spingendosi le Autorità napolitane in alto mare per farne la cattura; alto mare per altro che, anche nel caso di cui si trattava, era sotto le vedute delle coste del Regno di Napoli. Allora dovea l'inseguimento arrestarsi, quando il battello fosse giunto fra il tiro del cannone da un continente straniero; in questo caso il mare cessava di esser libero e diventava proprietà dello Stato confinante, sul cui territorio niun altro poteva esercitare giurisdizione. Ma nel caso del *Cagliari*, l'inseguimento era stato incominciato sulle coste continentali del Regno di Napoli, e si era trasportato quindi fino in alto mare; ond'è che non poteva contrastarsi la legittimità della cattura.

Queste ed altre osservazioni fatte dal Governo Napolitano vennero confutate dal Conte di Cavour nel dispaccio del 18 marzo 1858 diretto al predetto Conte di Gropello. Il diritto di cattura, egli diceva, non si può esercitare che in due casi: in tempo di pace, quando la nave è piratica; in tempo di guerra, quando la nave appartiene al nemico. Or bene, nè l'uno nè altro caso si verificano a riguardo del *Cagliari*.

subì alcune modificazioni portate dal Regio Decreto 17 Gennajo 1869.

Fu stabilito preliminarmente da quel Regolamento, in vigore altresì non solo in Inghilterra, ma pur anco in molti altri Stati, che per l'applicazione delle regole da esso sancite, un basti-

In quanto poi alla massima che è lecito *vim vi repellere*, essa non poteva ricevere aplicazione, dappoichè quando il *Cagliari* venne arrestato non commetteva alcun atto ostile, percorreva pacificamente, *bona fide*, e con legittima destinazione, la via comune a tutte le nazioni.

Nè poteva mettersi innanzi il fatto del *Carlo Alberto*, per essere state le circostanze che l'hanno accompagnato diverse da quelle che accompagnarono il fatto del *Cagliari*. La Duchessa di Berry, sorella di S. M. il Re di Napoli, nel 1832 noleggiò a Livorno il legno prementovato, col disegno di penetrare in Francia coi suoi partigiani ed accendervi la guerra civile. Il battello sbarcò i cospiratori sul territorio francese; aveva carte false a bordo, avea contravvenuto formalmente alle leggi di sanità e di polizia, e fu preso nelle *acque giurisdizionali della Francia*, cioè nella rada di Ciotat.

Si instituì un processo; ma quale fu la decisione pronunziata dalla Corte di Cassazione francese? Sentenziò forse che la cattura fosse legittima come preda di guerra, o come bastimento di pirata? Nulla di ciò. Quel Tribunale onorando, sulla requisitoria di un celebre magistrato, pronunziò, e con tutta ragione, che la polizia francese avea avuto il diritto di arrestare le persone che si trovavano a bordo di quella nave mercantile *in territorio francese;* in altri termini, decise che il Diritto delle genti non affrancava, *nelle acque territoriali*, una nave mercantile dalla visita della polizia, nè impediva l'arresto dei cospiratori che vi stavano a bordo. Ma la Corte di Cassazione non condannò in alcuna maniera il *Carlo Alberto* come preda, quantunque avesse servito di stromento per tentare di rovesciare il Governo costituito.

Pertanto il caso invocato del *Carlo Alberto* non giovava punto alla tesi del Governo Napolitano, ma invece la distruggeva nel modo più stringente.

Epperò il Governo Sardo riconfermava le precedenti sue domande per la restituzione del *Cagliari* e la liberazione degli individui arrestati sovr' esso, non potendo tener conto degli asseriti giudizi pendenti, perchè derivati da illegittima causa. Nè giovava il dire che lo straniero è soggetto alle leggi del paese ove ha delinquito. La competenza che si radica per ragion di reato, implica la presenza del reo nel territorio dove si è reso colpevole; ma dove il delinquente più non vi si trovi, il sovrano territoriale può bensì chiedere che l'imputato venga giudicato dai tribunali del proprio paese, ma non ha potestà di arrestarlo nel territorio dello Stato suo di origine. Ora il *Cagliari*, in alto mare, *era una frazione del territorio piemontese, e la forza napolitana non avea maggior diritto di arrestare gli individui che vi erano imbarcati di quello che l'avesse se fossero stati colti nel porto di Genova o nelle vie di Torino*. La presenza in Salerno de' supposti colpevoli è una

mento a vapore navigante con le sole vele è sempre considerato come bastimento a vela; ed un piroscafo che ha la macchina in movimento, quantunque faccia pure uso di tutte le sue vele o di parte di esse, è sempre considerato come bastimento a vapore. Siccome le norme sono diverse, secondo che trattisi di

conseguenza di violazione di territorio, ed un fatto illegittimo non radica alcun diritto del tribunale che sta ventilando il processo penale.

Oltre quel dispaccio, la Corte di Sardegna, nel 30 marzo 1858, indirizzava un *Memorandum* a tutte le Potenze marittime, facendo appello ad esse, onde ottenere che giustizia le fosse fatta. La Sardegna, si diceva in tale *Memorandum* (nel quale vennero riassunte tutte le ragioni della illegalità commessa dalle fregate napolitane), difendendo i privilegi e le immunità del mare, non difende solamente i suoi interessi particolari, essa difende il Diritto delle genti e gli interessi di tutte le nazioni che hanno una marina mercantile da proteggere contro gli abusi della forza; essa difende i principî salutari che hanno ricevuto una consacrazione solenne e nuovi sviluppi nel Congresso di Parigi. L'Europa, che ha applaudito alle riforme sanzionate in questa occasione, dopo di avere ammesso che la bandiera cuopre la mercanzia anche in tempo di guerra, non saprà certamente tollerare le pretese di un Governo da cui non si vorrebbe ammettere, che la bandiera cuopre gli individui in tempo di pace. La causa della Sardegna, conchiudeva il *Memorandum,* è la causa di tutte le Potenze marittime. Tutte hanno un eguale interesse ad opporsi, a che la cattura del *Cagliari* non stabilisca un precedente funesto alla libertà de'mari, in opposizione diretta con quelle saggie massime che dopo secoli di controversia e di lotta la civilizzazione moderna è riuscita ad introdurre nel Diritto pubblico delle nazioni (Vedasi il Volume preliminare della *Raccolta de' trattati e delle convenzioni commerciali in vigore tra l'Italia e gli Stati stranieri,* Torino 1862, nel quale sono riportati il *Memorandum* del 30 marzo 1858, e i due Dispacci 16 gennaio e 18 marzo 1858 del Conte di Cavour all'Incaricato d'affari del Governo Sardo a Napoli, unitamente al dispaccio del 30 gennaio 1858 del Commendatore Carafa all'Incaricato d'affari del Governo Napolitano a Torino).

Mentre la controversia si agitava diplomaticamente, i tribunali delle prede e naufragi di Napoli dichiararono il *Cagliari* di buona preda.

Non staremo qui ad esporre le ragioni addotte da quei tribunali in appoggio delle loro sentenze, essendo valevole il finora detto a dimostrare come la domanda del Governo Sardo fosse conforme ai principî di Diritto internazionale da noi precedentemente svolti. La cattura del *Cagliari* violò apertamente il principio della *territorialità* delle navi in alto mare. L'uso della forza a suo riguardo non potea dirsi lecito, che allora quando avesse incominciato in un punto del mare territoriale del Regno di Napoli; in tal caso l'inseguimento del Cagliari in alto mare sarebbe stato legittimo. Ma essendo esso riuscito a varcare, senz'alcun contrasto, il luogo dove sbarcò

bastimenti a vapore, oppure di bastimenti a vela, così era necessaria quella disposizione, per togliere di mezzo le questioni che potrebbero sorgere, allorchè avvenga che un bastimento a

i rivoltosi sul medesimo imbarcati, e recarsi tranquillamente in alto mare, il medesimo riprese la sua inviolabilità, e quindi non potea essere catturato, senza rendersi i catturanti colpevoli di una violazione di territorio. Il *Cagliari* non era nè una nave piratica, nè una nave nemica, perchè fosse lecito correrle addosso.

Il Governo Sardo, mercè l'appoggio della Gran Bretagna, ottenne che giustizia gli fosse fatta, avendo conseguito la restituzione del legno e delle merci, unitamente alla liberazione dell'equipaggio e de' passeggieri.

Un' altra applicazione della *territorialità* delle navi in alto mare ebbe luogo recentemente nella questione insorta tra gli Stati-Uniti e la Spagna a riguardo dell'affare del *Virginius*. Il 13 ottobre 1873, il bastimento a vapore il *Virginius*, navigante sotto bandiera degli Stati-Uniti, fu inseguito e catturato in pieno mare dalla cannoniera spagnuola *Tornado*, e condotto al porto di Santiago di Cuba, ove 53 passeggieri ed uomini dell'equipaggio furono orribilmente malmenati e indi tratti a morte senza alcuna procedura regolare. Fra questi sventurati, vi erano molti cittadini americani. Il *Virginius* era stato, il 26 settembre 1870, registrato nel porto di New-Jork come faciente parte della marina mercantile degli Stati-Uniti.

Il Governo Americano sostenne, che la cattura del *Virginius* e le violenze commesse verso i cittadini americani presi al suo bordo, costituivano una offesa alla sovranità degli Stati-Uniti, in virtù del principio, che *ogni nave, in pieno mare, rimane sotto la giurisdizione del paese cui appartiene e di cui porta la bandiera.* Per conseguenza reclamò la restituzione del *Virginius* e de' passeggieri e persone dell'equipaggio, ed altresì una soddisfazione alla bandiera e la punizione delle Autorità che si erano rese colpevoli degli atti illegali di violenza.

Il Governo Spagnuolo di rimando sosteneva, che il *Virginius* inalberasse la bandiera americana nel momento della cattura senza diritto alcuno, poichè avea ottenuto le carte di bordo fraudolentemente e contro le leggi americane.

Le parti convennero nel 29 Novembre 1873 in queste stipulazioni: che ove fosse provato quel fatto, gli Stati-Uniti avrebbero rinunziato all'ossequio verso la bandiera e si sarebbero contentati di una semplice dichiarazione della Spagna, che non avea avuto intenzione di offendere, lasciando a lei il diritto di promuovere una regolare azione punitiva contro la nave e tutte le persone che avessero violato la legge.

La decisione fu in massima parte favorevole agli Stati-Uniti, perocchè, ammesso che altri fosse il proprietario della nave quando fu registrata, si giudicò che non spettasse alla Spagna il diritto di cattura. (Vedi *Archives de Droit international et de législation comparée*, 1874, N. II. pag. 124).

vapore navighi colle sole vele, senza cioè far uso della macchina, oppure si serva ad un tempo di questa e di tutte o di parte delle vele.

Ciò premesso, il Regolamento sancì anzitutto le regole concernenti i fanali che si debbono tenere accesi di notte ed i segnali da adottarsi in tempo di nebbia; indi quelle riguardanti la rotta de' bastimenti (20).

(20) I piroscafi, quando sono in moto, debbono tenere accesi, dal tramonto al sorgere del sole, qualunque sia lo stato del tempo, i fanali seguenti.

a) *Alla testa dell'albero di trinchetto*, un fanale a cristalli trasparenti, situato in modo da irraggiare una luce naturale, uniforme e non interrotta, nello spazio compreso in un arco orizzontale di 20 quarte di bussola, da computarsi dalla direzione della prua fino a due quarte a poppavia del traverso di diritta e di sinistra, e di una forza luminosa tale da renderlo visibile a 5 miglia almeno di distanza, in una notte oscura e senza nebbia.

b) A *diritta*, un fanale con cristallo verde, situato in modo da irraggiare una luce verde, uniforme e non interrotta nello spazio compreso da un arco orizzontale di 10 quarte di bussola, da computarsi dalla direzione della prua fino a 2 quarte a poppavia del traverso di sinistra, e di una forza luminosa tale da renderlo visibile a due miglia almeno di distanza, in una notte oscura e senza nebbia.

c) I fanali verde e rosso laterali devono essere provveduti dalla parte interna del bordo di paralumi, diretti nel senso di poppa a prua, che giungano almeno a 90 centimetri da pruavia ai fanali, e situati di maniera che in nessun modo si possa scorgere il fanale verde stando sulla sinistra della direzione della prua, nè il fanale rosso stando sulla diritta di tal direzione (Art. 2 e 3).

Quando i piroscafi rimorchiano altri bastimenti, essi devono, oltre ai fanali laterali verde e rosso, tenere accesi due fanali bianchi alla testa dell'albero di trinchetto, disposti verticalmente l'uno sull'altro, ond'essere distinti dagli altri piroscafi che ne portano un solo. Questi due fanali debbono avere le stesse condizioni ed essere disposti nello stesso modo di quello unico che gli altri piroscafi son tenuti a portare alla testa dell'albero di trinchetto (Art. 4).

I bastimenti a vela, navigando a vela, o rimorchiati, debbono tenere accesi gli stessi fanali de' bastimenti a vapore in moto, eccetto il fanale a luce bianca in testa all'albero di trinchetto di cui non debbono mai far uso (Art. 5).

Per tutti i bastimenti a vele latine e per tutti quelli a vele quadre al disotto di cento tonnellate, che esercitano il cabotaggio, pe' quali riesce impossibile di tenere i fanali laterali verde e rosso stabiliti a bordo in modo permanente, tali fanali debbono, durante la notte, tenersi accesi sul ponte

120. L'inadempimento delle une e delle altre regole trae seco il risarcimento de'danni che ne derivano. Tale principio è stato espressamente consacrato dalla legislazione britannica, dispo-

dal lato rispettivo, ed essere immediatamente mostrati, appena si scorga un bastimento che si avvicina, a tempo debito per evitare un abbordo. Questi fanali portatili debbono tenersi, mentre si mostrano, nel modo che li renda meglio visibili, e presentarsi di maniera, che sia impossibile scorgere il lume rosso stando a diritta della direzione della prua, nè il lume verde stando a sinistra di tal direzione. Onde rendere più certa e facile l'esecuzione delle accennate disposizioni, si dipingeranno esternamente i fanali del colore della loro luce, e si provvederanno de' convenienti paralumi (art. 6).

I bastimenti tanto a vela come a vapore ancorati in una rada, o porto aperto, in un canale o sopra un qualunque litorale frequentato, debbono, dal tramonto al sorgere del sole, tenere acceso a riva un fanale a luce bianca, ad un'altezza non eccedente sei metri al di sopra del capo di banda (frisata), e che irraggi intorno intorno una luce bianca uniforme da distinguersi almeno ad un miglio di distanza da qualunque punto dell'orizzonte (art. 7).

I battelli a vela de' Piloti pratici non debbono portare i fanali prescritti per gli altri bastimenti, ma invece sono obbligati a tenere acceso in cima d'albero un fanale a luce bianca, visibile da tutti i punti dell'orizzonte, ed inoltre dimostrare di quarto d'ora in quarto d'ora un altro fanale a luce bianca (art. 8).

I legni da pesca senza coverta ed in generale tutti i battelli senza coverta non sono obbligati ad avere i fanali laterali prescritti per gli altri bastimenti, ma debbono invece esser provveduti di un fanale, munito da un lato di un cristallo verde scorrevole a sdrucciolo, e dall'altro di un simile cristallo rosso, e tenerlo sempre pronto, in modo che, all'approssimarsi di un bastimento, possano mostrarlo a tempo opportuno, onde evitare un abbordo, avendo sempre cura che la luce verde non possa esser veduta dalla sinistra, nè la luce rossa dalla dritta.

I legni da pesca ed altri battelli senza coverta ancorati o stazionari per avere le loro reti in mare o per qualsiasi altra cagione debbono mostrare un fanale a luce bianca. Tali bastimenti possono inoltre far uso di un lume bianco visibile a brevi intervalli, sempre che lo credano conveniente (art. 9).

In tempo di nebbia, sì di giorno che di notte, i bastimenti debbono almeno ogni cinque minuti far sentire i seguenti segnali, allo scopo di evitare un abbordo:

a) I piroscafi in moto, il suono del fischio a vapore situato da pruavia il fumaiuolo, ad un'altezza di metri 2, 40 al di sopra della tolda.

b) I bastimenti a vela in navigazione, il suono di un corno.

c) I bastimenti a vela ed i piroscafi che non sono in cammino, il suono della campana (art. 10).

nendo la medesima, che il proprietario della nave danneggiata o colata a fondo in seguito di un abbordo ha il diritto di chiedere i danni ed interessi dall' altra nave, allorchè quest'ultima,

Sono queste le disposizioni concernenti i fanali e i segnali per la nebbia. Vengono ora quelle relative alla rotta.

Se due bastimenti a vela o due piroscafi in moto corrono l'uno sull'altro a rotte opposte, o quasi opposte, e che ci sia pericolo di abbordo, cioè, se *di giorno* ciascun di essi vede gli alberi dell' altro projettarsi in una stessa direzione coi propri, e se *di notte* ciascun di essi vede i fanali laterali dell'altro in corrispondenza coi propri, ogni bastimento deve accostare alla propria dritta per passare sulla sinistra dell'altro (art. 11, 13, come furono modificati dal Regio Decreto 17 Gennaio 1869).

Quando due bastimenti a vela, seguendo delle rotte che s'incrociano, sono esposti ad abbordarsi, se essi navigano ricevendo il vento da diverso lato, il bastimento che ha il vento alla sinistra deve manovrare in modo da non imbarazzare la rotta di quello che riceve il vento dalla dritta: non pertanto nel caso che il bastimento che riceve il vento dalla sinistra, stringa di bolina, mentre l'altro ha del largo nelle vele, quest' ultimo deve manovrare in modo da non imbarazzare la rotta del bastimento che naviga di bolina. Ma se uno de' bastimenti naviga in poppa, o se tutti due ricevono il vento dallo stesso lato, il bastimento che naviga in poppa o che scorge l'altro da sottovento, deve manovrare in modo da non imbarazzare la rotta dell'atro (art. 12).

Egualmente, se trattisi di due piroscafi in moto seguenti rotte che s'incrocino e che li espongano ad abbordarsi, quello fra essi che scorge l'altro sulla propria dritta deve manovrare in modo da non imbarazzargli la rotta (art. 14).

Esigendo l'equità che debba essere ceduto il passo dalla nave i cui movimenti sono più facili, è stato prescritto, che allorquando un piroscafo ed un bastimento a vela seguono rotte per le quali sieno esposti ad abbordarsi, il piroscafo deve manovrare in modo da non imbarazzar la rotta del bastimento a vela (art. 15).

Ogni piroscafo che si avvicina ad altro bastimento in modo che vi sia rischio di abbordo, deve diminuire di velocità, e sempre che occorre, arrestare la macchina, e dare anche indietro — In tempo di nebbia, i piroscafi non debbono navigare che con una moderata velocità (art. 16).

Ogni bastimento che ne oltrepassa un altro deve governare in modo da non imbarazzargli la rotta (art. 17). Essendo infatti una nave al possesso, se non stabile, almeno temporaneo delle acque su cui galleggia, devono le altre navi rispettare tale possesso, governando nel modo or ora accennato.

Le enunciate regole non hanno che un valore relativo; si suppone anzi tutto, che ne sia possibile l'esecuzione. Ecco il perchè fu prescritto, che quando in forza delle medesime regole, un bastimento *deve* manovrare in

per l'accennato inadempimento, ha provocato l'urto, ed allorchè l'equipaggio della prima nave ha fatto tutti gli sforzi per scongiurare il pericolo.

modo da non imbarazzare la rotta dell'altro, quest'ultimo deve bensì continuare la sua rotta, se non che ha il medesimo l'obbligo di tener conto di tutti i pericoli della navigazione e delle circostanze speciali che possono rendere necessaria qualche derogazione alle regole stabilite, onde evitare un pericolo imminente (art. 17, art. 18 come fu modificato dalla Circolare ministeriale del 16 Luglio 1873, art. 19).

Possono infatti presentarsi delle circostanze, nelle quali sia impossibile ad un bastimento di lasciar libero il cammino ad un altro bastimento ne'modi di sopra indicati, senza andare incontro ad un evidente pericolo, e che invece trovisi quest'ultimo bastimento in grado di scostarsi dal suo cammino: non è egli vero che in siffatte emergenze, nulla si potrebbe imputare al capitano della prima nave se manovrò in modo da costringere l'altro a cambiar la sua rotta ?

Nell' uscita od entrata in un porto o rada, nella navigazione in paraggi frequentati, o in canali, nel montare i capi o le punte, ed infine in tutte quelle circostanze in cui maggiori possono essere gli ordinari pericoli della navigazione, i Comandanti de' legni da guerra, ed i Capitani o Padroni dei bastimenti mercantili, dovranno sempre trovarsi in coverta assistiti dagli Uffiziali di bordo (art. 20).

È stato altresì prescritto, che a bordo de' piroscafi si terranno di continuo non meno di tre uomini in vedetta, uno sulla prora, ed uno per parte ai lati del bastimento. A bordo delle navi a vela, tali vedette potranno essere ridotte a due, quando il numero delle persone di equipaggio non consenta di tenerne tre. Però nelle notti oscure, e sempre che le circostanze lo richiedessero, si dovrà usare la maggior vigilanza possibile, ed accrescere, occorrendo, il numero delle vedette. Onde un tal servizio sia debitamente adempiuto, fu disposto, che il numero degli individui componenti l'equipaggio debba essere tale da poterlo in conveniente modo sostenere (art. 21).

Nessuna delle precedenti regole, soggiunge il Regolamento, può valere a scusare un bastimento qualunque, i suoi Armatori, il suo Capitano ed equipaggio, delle conseguenze che possono nascere dall'omissione di portare i fanali o di fare i segnali prescritti, dalla mancanza della conveniente vigilanza, o dall'aver trascurata qualunque precauzione consigliata dalla pratica ordinaria della navigazione, o dalle speciali circostanze della situazione (art. 22).

Fu per ultimo disposto, che tutti i capitani e padroni dovranno essere muniti del predetto Regolamento, e tenerlo fra le carte di bordo; di esso dovrà essere fatta apposita menzione sul ruolo di equipaggio dagli Amministratori di Marina (art. 23).

Anche il codice di commercio del Regno d'Italia, il francese, il tedesco e quello del Portogallo, unitamente ad altri codici, sancirono lo stesso principio, avendo prescritto, che, mentre quando l'urto è stato puramente fortuito, il danno è sopportato dalla nave che lo ha sofferto, senza diritto a ripetizione; al contrario, se è accaduto per colpa di uno de' capitani, il danno è a carico di quello che lo ha cagionato. Solo, nel caso di dubbio sulle cause dell'urto, il danno è riparato a spese comuni, e per porzioni eguali, dalle navi che lo hanno cagionato e sofferto (21).

121. L'obbligo del risarcimento sussiste, indipendentemente da una speciale disposizione che lo stabilisca, in virtù del principio generale di ragione naturale consacrato da tutte le legislazioni, che qualunque fatto dell'uomo donde provenga danno ad altri obbliga quello, per colpa del quale è avvenuto, a risarcire il danno; e che ognuno è responsabile del danno che ha cagionato non solamente per un fatto proprio, ma anche per propria negligenza od imprudenza (22).

122. Per libere ed indipendenti che sieno le navi in alto mare, hanno però l'obbligo di giammai rifiutare ad un bastimento che si trovi in pericolo, senza distinzione di nazionalità, tutti i soccorsi necessari, accorrendo in suo aiuto e prestandogli ogni possibile assistenza. È questo un dovere umanitario riconosciuto da tutti i popoli civili, e il cui obblio potrebbe dar luogo a giusti reclami. Le nazioni civili, dice il Bluntschli, sono autorizzate a costringere le colonie barbare all'adempimento di tale dovere (23).

123. La legislazione italiana, cui sono conformi altre legislazioni (24), impone l'accennato obbligo al capitano di un legno nazionale, il quale incontri qualche nave, *anche straniera o nemica*, in pericolo di perdersi (25).

124. I naufraghi e i loro beni poteano, nel medio evo, essere

(21) Art. 516 del codice italiano, 407 del codice francese, 736 e 737 del codice tedesco, 1567 del codice portoghese.

(22) Art. 1151, 1152, del codice civile italiano, al quale sono conformi, su questo punto, i codici delle altre nazioni.

(23) Bluntschli, *Op. cit.* art. 333 et comment.

(24) Vedasi la legge inglese del 1854 sulla navigazione § 439 e seguenti.

(25) Art. 120 del codice per la marina mercantile.

presi dagli abitanti delle coste. Le persone erano soventi ridotte in ischiavitù, i loro beni confiscati. Si cercava di difendere questo diritto al saccheggio *(droit d'epave)*, che sussistette malgrado le bolle de' Papi e i decreti imperiali, reali ed altri, dai quali veniva stimagtizzato, pretendendo, che si dovessero i naufraghi senza difesa riguardare come nemici, e che per conseguenza essi non avessero alcun diritto, e che i loro beni fossero divenuti vacanti.

125. Il Diritto internazionale moderno rende omaggio alla personalità degli stranieri; epperò pone fra i suoi principî, che nessuno possa impadronirsi della persona o de'beni del naufrago. Non è lecito considerare gli avanzi della nave e le mercanzie naufragate come *res nullius*, da potere quindi appartenere al primo occupante; a meno che i proprietari non abbiano espressamente rinunziato ai loro diritti. Se tale rinunzia non abbia avuto luogo, essi possono farli valere, fino a tanto che non sieno stati prescritti. Gli assicuratori della nave o del carico, subentrando ne' diritti de' proprietari, possono egualmente reclamare ciò che resta (26).

126. È però dovuto un *equo risarcimento* a coloro che accorsero al salvamento di una nave ed a raccogliere i naufraghi e i loro beni. Si è detto un *equo risarcimento*, perocchè, se è giusto che si accordi una ricompensa a chi col pericolo della sua vita e con molti disagi adempie al dovere umanitario che gli incombe rispetto ai naufraghi, non deve però tale rimunerazione prendere proporzioni troppo considerevoli, equivalendo essa altrimenti ad un velato saccheggio. Non è lecito speculare sulla disgrazia e sul pericolo altrui: altro non si può chiedere che un compenso in iscambio de' resi servigi.

127. Molte legislazioni, onde togliere ogni arbitrio, hanno fissato il *maximum* del premio da accordarsi in occasione di naufragi. Il codice di commercio tedesco stabilisce, che il premio di salvamento non abbia ad eccedere il terzo del valore degli effetti salvati. Solo in via di eccezione, allorchè il salvamento

(26) La predetta legge inglese rende risponsabili i Comuni de'danni cagionati da'loro abitanti, e colpisce di un'ammenda tutti coloro che hanno partecipato al rapimento degli oggetti gettati sulle coste (art. 477).

abbia avuto luogo con sforzi e pericoli straordinari, e quel valore sia tenue, l'aumentare del premio può elevarsi fino alla metà del valore medesimo (27).

128. Secondo la legislazione italiana, i soccorsi prestati dal capitano di una nave ad un'altra, danno diritto al risarcimento de'relativi danni. Ma se tali soccorsi sieno seguiti con rischio delle navi o delle persone, sarà inoltre corrisposto un premio che non potrà eccedere il decimo degli effetti salvati. Tanto pe'danni, come pel premio, competerà privilegio sulla nave sui noli e sul carico; il qual privilegio è collocato dopo le spese di giustizia, e prima degli altri privilegi ammessi dalle leggi commerciali (28).

129. La stessa legislazione prescrive, che nel caso di naufragio, od altro sinistro, di qualche nave sulle coste dello Stato, senza distinguere se sia nazionale o straniera, sarà provveduto dall'ufficio di porto al soccorso de'naufraghi. Qualsiasi altra Autorità del luogo dovrà accorrere e coadiuvare l'Autorità marittima. In mancanza di Autorità marittima, o di delegati di porto, spetta al Sindaco del luogo di dare i primi e necessari provvedimenti. Venne poi data facoltà all'Autorità che procede al salvamento, di richiedere la forza pubblica ed il servizio di qualunque persona (29).

130. In mancanza del capitano, de'proprietari, degli assicuratori della nave e del carico, o de'loro mandatari legalmente autorizzati, la gestione del ricupero e le disposizioni per la custodia degli oggetti naufragati incombono esclusivamente all'Autorità marittima (30).

(27) Art. 748, 749 di quel codice. Siffatto codice distingue il salvamento di una nave, dopo che l'equipaggio l'ebbe perduta o lasciata, dal soccorso ad esso prestato per impedire che naufragasse, accordando nel primo caso il premio di *salvamento*, nel modo or ora accennato, e nel secondo il premio di *soccorso*. Fu stabilito, che il premio di soccorso dev'essere sempre fissato in una somma inferiore a quella, che, a parità di circostanze, avrebbe importato il premio di salvamento. Vedi art. 744 e 749. Il servizio infatti che si presta pel *salvamento* è maggiore, e quindi anche dev'essere maggiore la mercede, di quello che si presta pel *soccorso*.

(28) Art. 121 del codice per la marina mercantile.

(29) Art. 122.

(30) Art. 123.

Ma se la nave sia di bandiera estera, spetta all'ufficio di porto di informarne immediatamente l'agente consolare della nazione cui la nave appartiene, e, qualora questi ne faccia domanda, gli lascierà la cura del salvamento, limitandosi a prestarvi il suo concorso quando ne sia richiesto (31).

Questa disposizione della legislazione italiana è in armonia con quanto stabilisce il Diritto internazionale convenzionale in vigore fra l'Italia, la Francia, il Brasile, il Perù, la Spagna, gli Stati-Uniti, la Repubblica di Nicaragua, il Portogallo, l'Impero Germanico, le Repubbliche di Costa-Rica e dell'Uruguay. Si è infatti veduto nel libro sui *Consolati* (§ **168**), che le convenzioni consolari o di commercio e navigazione, stipulate dal governo italiano co'governi delle accennate Potenze, dispongono, che verificandosi il caso di naufragio o d'investimento di una nave, tutte le operazioni relative al salvamento de'legni naufragati od investiti saranno dirette dagli ufficiali consolari della nazione la cui bandiera sventolava su di essi, dopo che tali ufficiali consolari saranno stati avvertiti del naufragio o dell'investimento dalle Autorità marittime locali. Del resto si accennò (§ **169**), che la gestione dell'ufficiale consolare non può aver luogo allorquando, trovandosi presenti gli interessati, sieno in grado di provvedere da se stessi alle operazioni del ricupero (32).

131. Il legislatore italiano, in omaggio al principio della inviolabilità de' beni naufragati, impose l'obbligo a chiunque avrà raccolto o ricuperato oggetti provenienti da naufragio, di farne l'immediata consegna alla persona che dirige le operazioni di salvamento, ovvero al Sindaco, e prescrisse, che egli avrà soltanto, ove ne sia il caso, diritto al rimborso delle spese, e ad una mercede per le fatiche del ricupero (33).

132. La retribuzione delle persone accorse al salvamento sarà regolata dall'Autorità marittima, secondo l'importanza delle

(31) Art. 124.

(32) Art. 161 del regolamento consolare italiano.

(33) Art. 125 del codice per la marina mercantile. Il Progetto di legge, approvato dal Senato, estende tale disposizione ai casi d'incendio, arenamento e simili.

cose salvate, la prontezza con cui fu reso il servizio, ed il pericolo incorso per eseguire il salvamento (34).

133. Fu poi stabilito, che nessuna convenzione o promessa

(34) Art. 126. A quest'articolo quel Progetto sostituisce il seguente: la retribuzione delle persone accorse al salvataggio, *e di quelle che avessero somministrato mezzi di rimorchio, o di alaggio, attrezzi ed utensili*, sarà regolata dalle Autorità indicate negli articoli 14, 15 e 16, secondo la importanza delle cose salvate, la prontezza con cui fu reso il servizio ed il pericolo incorso nell'eseguire il salvamento. L'attuale art. 126 non parla che della retribuzione delle *persone accorse* al salvamento; era quindi dubbio, se potesse applicarsi alle indennità dovute a coloro che avessero prestato soccorso con piroscafi rimorchiatori, o con altri galleggianti. Per togliere siffatto dubbio, venne proposta l'accennata aggiunta, giusto essendo, che anche tali servigi, resi in occasioni difficili e pericolose, abbiano una conveniente retribuzione.

Si è poi voluto porre in armonia l'art. 126 cogli articoli 14, 15 e 16, onde non si creda che il legislatore abbia voluto attribuire ai capitani di porto la cognizione delle controversie relative alle retribuzioni da accordarsi in occasione di naufragi. In applicazione di quegli articoli 14, 15 e 16, i capitani e gli ufficiali di porto non sarebbero che *arbitri necessari* di siffatte controversie, quando le medesime non eccedano il valore di lire duecento, ed essi provvederebbero senza formalità di giudizio, sentite le parti, ed anche in assenza di quella che non fosse comparsa, quantunque debitamente chiamata. Nelle questioni invece eccedenti il detto valore di lire duecento, le Autorità marittime dovrebbero adoperarsi per un amichevole accordo fra le parti, trasmettendo queste al Tribunale competente se l'accordo non riesce. Nè diversamente dovrebbero procedere le cose, anche prima che il Progetto in discorso diventi legge. Infatti, è ben vero che l'articolo 126 attribuisce all'Autorità marittima la facoltà di regolare la retribuzione delle persone accorse al salvamento, ma tale articolo, quantunque il legislatore non l'abbia detto, deve, giusta le ben note regole di interpretazione, essere messo in armonia cogli articoli 14, 15 e 16, i quali regolano l'esercizio della giurisdizione attribuita ai capitani e agli ufficiali di porto circa le controversie — *per indennità, mercedi e ricompense dovute per soccorsi prestati a navi pericolanti o naufragate.*

Noteremo, che sebbene la legislazione italiana non faccia esplicitamente la distinzione ammessa dalla tedesca (vedi nota 27) tra il premio di *salvamento* e il premio di *soccorso*, tuttavia tale distinzione è stata dalla medesima adottata, con stabilire, che il soccorso prestato ad una nave dà il diritto ad un premio che non potrà eccedere il decimo del valore degli effetti salvati (art. 121); che la retribuzione poi nel caso di naufragio, delle persone accorse al salvamento ha luogo secondo l'importanza delle cose salvate, la prontezza con cui fu reso il servizio, ed il pericolo incorso per eseguire il salvamento (citato articolo 126).

di mercede per assistenza al salvamento, tanto della nave, come delle persone o mercanzie, sarà obbligatoria, se sia stata fatta in pieno mare, o al momento del sinistro (35). Può infatti dirsi pienamente libero il consenso di coloro che, sotto l'apprensione di un imminente pericolo e coll'ansia di non poterlo da sè evitare, addivengono ad accordi per la salvezza delle loro persone o de'loro beni? (36)

134. Le persone dell'equipaggio sono sempre obbligate a lavorare pel ricupero della nave, degli attrezzi e del carico (37); essendo tale obbligo inerente all'arruolamento da esse stipulato.

135. Le spese cui dà luogo l'infortunio sono a carico del ricupero. Occorrendo l'urgenza di un'antecipazione di denaro, questo sarà fornito dallo Stato sulla domanda del Capitano di porto del Compartimento marittimo (38).

136. Venne fatta facoltà al capitano di porto, per soddisfare alle spese di ricupero e alle relative mercedi, di ordinare in tutto od in parte la vendita delle cose salvate, ed altresì l'alienazione di quegli oggetti che non si potessero conservare, o la custodia de'quali importasse grave spesa (39).

(35) Art. 127.

(36) Il codice tedesco non dichiara senz'altro nulli i contratti conchiusi mentre ancor durava il pericolo: esso stabilì soltanto, che in tal caso può chiedersi la riduzione del premio convenuto alla misura corrispondente alle circostanze (art. 743).

(37) Art. 128. Quest'articolo parla di *corredo* e non di *carico:* ma è stato questo un errore che non fu avvertito nella stampa del codice, errore che è riparato nel predetto Progetto di legge.

(38) Art. 129. La disposizione del secondo comma di quest'articolo, non essendo più eseguibile, perchè contraria all'art. 51 della vigente legge sull'amministrazione e contabilità dello Stato del 22 aprile 1869, è abrogata dal Progetto di legge approvato dal Senato, con lasciare, che il regolamento determini il modo di sopperire alle antecipazioni di denaro, le quali del resto occorrono raramente nei ricuperi eseguiti d'ufficio.

(39) Art. 130 del codice per la marina mercantile. Quest'articolo venne modificato dal Progetto di legge nel seguente modo: « L'uffiziale di porto » che dirige il salvamento, ha facoltà di mettere in vendita le merci e gli » oggetti che non si potessero conservare, o la custodia de'quali importasse » una spesa grave. — Egli potrà ordinare in tutto od in parte la vendita » degli altri oggetti salvati, quando questo espediente fosse necessario per » rimborsare il danaro antecipato, secondo il precedente articolo, per sod- » disfare le spese di ricupero, per provvedere agli alimenti ed al rimpa-

137. Onde porre gli interessati in grado di giustificare le loro ragioni di proprietà sugli oggetti ricuperati, incombe l'obbligo al Capitano di porto, compiute le operazioni di ricupero, di diffidarli, mediante avviso da inserirsi nella Gazzetta Ufficiale del Regno. Trascorso un anno dalla pubblicazione senza che sieno comparsi gli aventi diritto agli oggetti salvati, il Capitano di porto ne farà eseguire la vendita e consegnare il prezzo nella cassa de' depositi della gente di mare per conto di chi spetta (40).

Decorsi cinque anni, senza che alcuno abbia fatto reclami, o se i fatti reclami sieno stati rigettati con sentenza passata in giudicato, oppure siasi perento il giudizio, il prodotto della vendita si devolverà all'erario dello Stato (41).

Può sorgere il dubbio, se il quinquennio prescritto per ripetere gli oggetti ricuperati, debba decorrere dal giorno del ricupero, o da quello della pubblicazione degli avvisi. A noi sembra doversi tale dubbio risolvere in quest'ultimo senso. È soltanto dopo la pubblicazione degli avvisi che gli interessati possono agire; prima essi trovansi nella impossibilità di far valere le loro ragioni: ora è noto l'assioma legale — *contra non valentem agere non currit præscriptio* (42).

138. È stato disposto, che sul prodotto della vendita della

» triamento dell'equipaggio, e per pagare le spese di trasferta degli impie-
» gati di porto ».

La modificazione fu fatta, come è detto nella Relazione, a fine di ordinare meglio le disposizioni dell'art. 130, e di renderle più esplicite, ed anche per dare all'uffiziale di porto che si trovasse a dover dirigere operazioni di ricupero, le facoltà che ora, in forza di quest'articolo stesso, competerebbero al capitano di porto esclusivamente.

(40) Art. 131. Il Progetto di legge propone, che l'annunzio degli effettuati ricuperi, invece di essere sempre dato mediante la *Gazzetta Ufficiale* del Regno, venga dato in forma più conveniente al poco valore che generalmente hanno gli oggetti ricuperati, ed assai più giovevole alla pubblicità dell'annunzio stesso, cioè con avvisi al pubblico da affiggersi ne' principali Comuni del Compartimento marittimo, con inserzione nel giornale degli annunzi giudiziari della provincia, ecc., secondo i casi.

(41) Art. 132.

(42) L'accennato dubbio fu eliminato dal Progetto di legge, il quale lo sciolse nel senso da noi indicato, con stabilire che i cinque anni decorreranno dagli avvisi.

nave e del carico saranno privilegiate nell'ordine seguente: 1.° le spese di vendita; 2.° le spese di salvamento e custodia degli effetti naufragati, comprese le rimunerazioni delle persone accorse al salvamento, e le spese di trasferta degli impiegati di porto. Sugli avanzi della nave e sui noli saranno privilegiati gli alimenti del capitano e dell'equipaggio, le indennità di via pel loro ritorno in patria ed i salari dell'equipaggio stesso; indi i crediti privilegiati a termini delle leggi commerciali (43).

139. Fu imposto l'obbligo a coloro che trovassero in alto mare una nave abbandonata e riuscissero a metterla in salvo in uno de' porti dello Stato, di farne denunzia all'Autorità marittima entro ventiquattro ore dal loro approdo. Se il ricupero avrà avuto luogo fuori vista di terra, gli inventori avranno diritto, oltre al rimborso delle spese, all'ottavo del valore della nave e del carico salvato. Se invece la nave fosse trovata in vista da terra, siccome il salvamento riesce più facile, egli è perciò che coloro da cui è stato eseguito hanno diritto al rim-

(43) Art. 133. Il Codice di commercio stabilisce, nel seguente modo, il grado de' crediti privilegiati sopra la nave, i suoi attrezzi, il suo armamento e corredo.

1.° Le spese di giustizia per la vendita giudiziale della nave e per la distribuzione del prezzo.

2.° I diritti di navigazione, come diritti di tonnellaggio, ancoraggio, pilotaggio ed altri stabiliti dalla legge.

3.° I salari dei piloti, le spese, le indennità e i premi di salvamento nell'ultimo viaggio, il salario del custode e le spese di custodia della nave dal momento del suo ingresso nel porto sino alla vendita.

4.° Il fitto dei magazzini ove si trovano depositati gli attrezzi e gli arredi della nave.

5.° Le spese di manutenzione della nave e dei suoi attrezzi ed arredi dopo il suo ultimo viaggio ed ingresso nel porto.

6.° I salari e gli emolumenti del capitano e dell'equipaggio per l'ultimo viaggio, e le indennità dovute per lo stesso viaggio dagli armatori a norma del titolo V. del libro 2.°

7.° Le somme impiegate nelle riparazioni e nei bisogni della nave durante l'ultimo viaggio, e dovute a coloro che somministrarono direttamente al capitano materiali, attrezzi, provviste, vettovaglie e mano d'opera, o a coloro che diedero a cambio marittimo sul corpo e sugli attrezzi il denaro necessario a tal uopo o ai proprietari delle merci vendute dal capitano per lo stesso oggetto nel corso del viaggio.

8.° Le somme dovute ai creditori per somministrazioni di materiali, at-

borso delle spese e ad una ricompensa, la quale non potrà eccedere il decimo del valore degli oggetti salvati (44).

140. Le merci, gli attrezzi e altri oggetti d'ignota provenienza trovati sul littorale dello Stato, in mare, a galla, sott'acqua, o sulla spiaggia, o ne'porti, darsene, fossi o canali, salvo che il loro valore non eccedesse lire cinque, come pure le vesti ed altri oggetti trovati sopra cadaveri di naufraghi, dovranno dagli inventori essere denunciati all'Autorità marittima locale, od altrimenti al Sindaco (45).

141. In quanto al premio da accordarsi all'inventore, le antiche leggi marittime italiane distinguevano il ricupero fatto in mare da quello eseguito sulle spiaggie, stabilendo, che nel primo

trezzi, provviste, vettovaglie o mano d'opera fatte prima dell'ultimo viaggio direttamente al proprietario della nave riparata, al capitano o ad altra persona che avesse mandato dal proprietario, e le somme prestate a cambio marittimo sul corpo e sugli attrezzi, prima dell'ultimo viaggio.

9.° Le somme dovute al costruttore o ai somministratori di materiali impiegati nella costruzione ed agli operai che vi prestarono il loro lavoro, quando queste somministrazioni e prestazioni sieno state fatte direttamente al proprietario o al capitano, o ad altro suo mandatario come sopra.

10.° I premi di assicurazione fatta sul corpo, sugli attrezzi, armamenti e corredo della nave per l'ultimo viaggio, sia la nave assicurata a viaggio o a tempo, e per i piroscafi in navigazione periodica assicurati a tempo, i premi corrispondenti agli ultimi sei mesi, e i ripartimenti o le contribuzioni nelle associazioni di mutua assicurazione altresì per gli ultimi sei mesi.

11.° I danni dovuti ai noleggiatori per mancanza di consegna delle merci caricate, o per rimborso delle avarie sofferte dalle medesime per colpa del capitano ed equipaggio nell'ultimo viaggio.

12.° Il prezzo della nave ancora dovuto al venditore.

13.° I crediti pe'quali la nave è stata data in pegno.

I crediti indicati in ciascuno dei numeri 3, 4, 5, 6, 7, 8 e 9 e creati nello stesso porto, vengono in concorso nel caso di insufficienza di prezzo, ma se, ripresa la navigazione, eguali debiti sono fatti posteriormente, i crediti posteriori sono preferiti agli anteriori.

Nel concorso di più crediti con pegno, la preferenza è determinata dalla data della trascrizione ne'registri del Compartimento marittimo ove è inscritta la nave, ed annotazione del pegno sull'atto di nazionalità (art. 285 combinato col 287).

(44) Art. 134 combinato coll'art. 121 del codice per la marina mercantile.

(45) Art. 135 nel principio.

caso tale premio fosse maggiore che nel secondo (46). La ragione della distinzione era ovvia; chi fa un ricupero in mare, dura maggior fatica, ed incontra maggior pericolo di colui che eseguisce un ricupero sulla spiaggia. Oltre a ciò, nel primo caso, il servizio reso è molto maggiore, dappoichè gli oggetti vaganti in mare si trovano solo a caso, e possono di momento in momento andare perduti, ciò che difficilmente accade degli oggetti rigettati dal mare sulle spiaggie.

Il Codice per la marina mercantile del Regno d'Italia, innovando le Regie Patenti del 1827 del Regno di Sardegna, le quali attribuivano all'inventore il terzo degli oggetti salvati, assegnò ad esso inventore lo stesso premio che il Codice Civile assegna al ritrovatore di oggetti mobili a terra (47), stabilì cioè, senza distinguere tra oggetti rigettati dal mare e trovati a secco sulle spiaggie o sulle calate, e oggetti trovati in mare, che gli inventori da cui ne sarà fatta la consegna entro il termine sopra stabilito, avranno diritto, unitamente al rimborso delle spese, al premio del decimo della somma o del prezzo della cosa ritrovata, ed ove la somma od il prezzo eccedesse lire duemila, al vigesimo del soprappiù (48). Eppure è evidente che, se vi può essere analogia fra gli oggetti mobili trovati a terra e quelli rigettati dal mare, e trovati a secco sulle spiaggie o sulle calate, l'analogia, invece, non sussiste, allorchè trattisi di merci trovate in mare. Infatti il Codice civile istesso ammette la distinzione, avendo anzi tutto fissato il premio da accordarsi in genere agli inventori, e dichiarato in seguito che « i diritti sopra le cose gettate in mare, o sopra quelle che il mare rigetta, sono regolati da leggi particolari » (49).

Il progetto di legge, più volte menzionato, accetta la distinzione di cui è parola, proponendo, che per i ricuperi fatti in mare spetti un premio ragguagliato al terzo del valore netto

(46) Così il *Consolato del mare* cap. 249, lo *Statuto marittimo* di Ancona del 1490, cap. 60. Il *constitutum usus* di Pisa, al cap. 30, facea parecchie distinzioni, secondo il maggiore o minor pericolo incontrato, e secondo che si trattasse di merci estratte dalle onde, o trovate a riva.

(47) Art. 318 codice civile italiano.

(48) Art. 135 del codice per la marina mercantile, nel capoverso.

(49) Art. 719 del codice civile italiano.

delle cose salvate; per quelli al contrario eseguiti sulle spiaggie, calate o moli, il premio è calcolato come se si trattasse di oggetti mobili trovati a terra, è cioè ragguagliato al decimo della somma o del prezzo comune della cosa ritrovata, ed ove tale somma o prezzo eccedesse lire duemila, il premio pel soprappiù è solamente del vigesimo. E si propone che lo stesso premio sia dato all' inventore di cetacei che si arrenassero sul littorale, rimanendo però dovuta allo Stato la proprietà de' medesimi. Il desiderio d' impedire, nell' interesse della scienza, dice la Relazione ministeriale, che questi rari animali, siano malamente sciupati da coloro che li rinvengono, come oggi accade, ci ha indotto a fare questa proposta.

142. Ne' casi testè accennati di ritrovamento in alto mare di una nave abbandonata che sia stata messa in salvo, e di ricupero di cose gettate in mare e di quelle che il mare respinge dal suo seno, è stato prescritto, che il Capitano di porto provvederà al ritiro ed alla custodia o vendita delle cose salvate, unitamente alla pubblicazione degli avvisi da farsi agli interessati nel modo diggià indicato. Qualora il residuo delle cose ricuperate non sia reclamato dagli aventi diritto, nel termine di anni cinque se trattisi del ricupero di una nave abbandonata, ed entro quello di un anno nel caso di ricupero di cose trovate nel mare o da questo rigettate, o quando i reclami sieno stati rigettati con sentenza passata in giudicato, o sia perento il relativo giudizio, il detto residuo sarà devoluto all'inventore (50);

(50) Art. 136 del codice per la marina mercantile. Ne' casi di cui or ora si parlava, è stato prescritto, che l' equipaggio della nave che avrà trovato gli oggetti abbandonati o perduti, avrà parte nel premio che spetta alla nave nel seguente modo:

Se l' arruolamento è *a parte*, il premio sarà compreso negli utili del viaggio, e ripartito nelle medesime proporzioni.

Se l'arruolamento è *e mese* od a *viaggio*, metà del premio apparterrà agli armatori, e l' altra metà sarà ripartita fra le persone dell' equipaggio in proporzione de' rispettivi salari.

Qualora per operare il salvamento siasi dovuto prolungare il viaggio, l' arruolato a *viaggio* avrà inoltre diritto all' aumento di salario secondo le leggi commerciali (art. 138).

Il codice di commercio dispone, che il montare dei salari spettanti ai marinai arruolati a *viaggio* è aumentato, se il viaggio è prolungato, in proporzione del prolungamento (art. 354).

nell'istesso modo che quando non si presenta il proprietario di un oggetto mobile trovato a terra, tale oggetto, oppure il suo prezzo, ove le circostanze ne abbiano richiesta la vendita, appartiene al ritrovatore (51).

143. Fu in seguito dal legislatore italiano contemplato il caso di sommersione di una nave senza lasciar traccia apparente sulle acque: in tal caso, il capitano di porto del Compartimento marittimo in cui è avvenuto il sinistro deve pubblicarne immediatamente avviso circostanziato. Ove, entro il termine di due mesi dalla fatta pubblicazione, i proprietari o gli interessati nella nave o nel carico non compariscano a dichiarare di volerne fare il ricupero, o comparendo lascino trascorrere quattro mesi senza porre mano alle operazioni, o dopo avervi posto mano le abbandonassero per un termine di altri quattro mesi da decorrere dal giorno in cui fossero stati posti in mare a proseguirle, le cose sommerse si riterranno come abbandonate, e cederanno a profitto dello Stato (52).

Sono queste le disposizioni sancite dalla legislazione italiana circa i naufragi e i ricuperi, disposizioni, alle quali sono pressochè conformi quelle di altre legislazioni.

144. Ma è da notare, che le disposizioni consacrate dai legislatori de' diversi paesi danno le norme da osservarsi dai Capitani delle navi, dalle Autorità marittime e dai cittadini dello Stato nelle cui vicinanze è avvenuto il naufragio. Or bene, tali norme di gius pubblico interno devono ricevere applicazione, senza recar pregiudizio a quelle stabilite dal Diritto interna-

(51) Art. 717 del codice civile.

(52) Art. 137 del codice per la marina mercantile, il quale però dispone, che rimane salvo il prescritto dagli articoli 174 e 176. Giusta l'art. 174, se nelle operazioni d'imbarco, disbarco, o di trasbordo, e particolarmente in quella della zavorra, malgrado le cautele prescritte, venisse a sommergersi alcuna parte degli oggetti o materiali, e questi non fossero estratti dagli interessati, saranno dal capitano della nave pagate le spese per l'estrazione dell'ingombro. E giusta l'art. 176, se qualche nave, od altro galleggiante, restasse sommerso nell'interno di un porto o di altra stazione marittima, o di un canale di accesso, i proprietari dovranno curarne il ricupero e sgombrarne il fondo a loro spese entro il termine che sarà fissato dall'ufficio di porto, previa perizia; altrimenti la nave s'intenderà abbandonata allo Stato, e sarà quindi provveduto all'estrazione dell'ingombro.

zionale circa i doveri, co' diritti relativi, che incombono agli Stati marittimi nel caso di naufragio.

145. Codesti Stati sono tenuti d'impiegare tutti i mezzi onde dispongono per soccorrere le navi in pericolo, senza distinzione di nazionalità o di religione, di accogliere i naufraghi, lasciando ad essi il libero uso degli stabilimenti di soccorso, e di impartir loro aiuto e protezione.

146. Siccome ogni Stato è obbligato di proteggere e difendere i suoi cittadini, ovunque si trovino, egli è perciò che quando siffatto obbligo è adempiuto da un altro Stato, quando cioè un governo fa delle spese pel salvamento e mantenimento di naufraghi stranieri, esso ha il *diritto* di chiederne il rimborso dal governo da cui dipendono i naufraghi, se questi non fossero in grado di operare tale rimborso.

Nè cotesto governo potrebbe rifiutarsi di accordarlo, perocchè le spese ebbero luogo nel suo interesse; è quindi giusto che non rimangano a carico dello Stato che providde al salvamento e mantenimento de' naufraghi.

Il governo cui spetta il *diritto* di regresso può certamente rinunziarvi; e, senza dubbio, i progressi della civiltà esigono che ogni Stato ponga a suo carico le spese fatte nell'interesse dell'umanità in favore di naufraghi, a qualunque nazione essi appartengano. Per tal guisa si verrebbero a compensare a un dippresso le spese cui va incontro ogni Stato rivierasco, senza che sia necessario un regolamento di conti cogli altri Stati; vale a dire, quello che oggi può spendere un governo a favore di individui di estere nazioni, rimane presso a poco compensato da quello che domani potrà essere speso da queste nazioni a favore di individui dipendenti dal medesimo governo.

147. E dobbiamo andar lieti, che sieno continui gli sforzi dei Governi ed anco di private società costituite da individui di diverse nazioni, collo scopo filantropico di provvedere al salvamento de' disgraziati naufraghi, ricorrendo ai mezzi che ai nostri giorni l'ingegno umano ha saputo scoprire per venire in aiuto di coloro ai quali non furono propizi i venti nella navigazione da essi intrapresa.

148. Qualora lo Stato da cui dipendono i naufraghi abbia dovuto rimborsare le spese fatte pel loro salvamento e manteni-

mento, siccome tali spese concernono il loro particolare interesse, così esso conserva il diritto di regresso contro i medesimi.

149. Ma in tutti i casi deve ogni governo sopportare le spese occasionate dagli stabilimenti di salvamento e dalla organizzazione de'soccorsi da impartirsi ai naufraghi, senza poterne chiedere il rimborso alle altre Potenze. E ben a ragione, perocchè siffatte spese rientrano nella organizzazione della polizia e sono create anzi tutto nell'interesse de'nazionali (53).

150. Ora che conosciamo le norme da osservarsi dalle navi in alto mare, si dovrebbe fare l'applicazione della *territorialità* de'bastimenti da guerra, allorchè si trovano entro i limiti territoriali di una nazione straniera. Basti però il già detto intorno a tale *territorialità*, riservandoci a discorrere della sua applicazione quando ci occuperemo de'reati che si commettono a bordo di navi ancorate in acque estere. Vedremo anche in seguito quali sieno le norme applicabili nel caso in cui su una nave da guerra si fossero rifugiati individui inseguiti dalla giustizia locale. Soltanto accenniamo fin d'ora, in risposta al Pinheiro Ferreira (Vedi § **99**), che, come la *territorialità* od *extraterritorialità* di cui gode la casa di un Inviato diplomatico non può applicarsi in favore de'malfattori del paese che vi si volessero ricoverare (Volume primo di quest'Opera § **261**); così dee dirsi altrettanto, se questi malfattori cercassero di rifugiarsi a bordo di un legno della marina militare.

151. Rivolgiamo pertanto il discorso alle navi mercantili, le quali abbiano gettato le ancore nelle acque territoriali di una Potenza straniera, sviluppando la questione, se la loro condizione giuridica sia eguale a quella delle navi da guerra poste nella medesima situazione; se cioè i bastimenti di commercio, non solo in alto mare, ma pur anco in quelle acque, altra giurisdizione non debbano riconoscere all'infuori di quella dello Stato di cui portano legittimamente la bandiera.

152. Gli scrittori non sono d'accordo nel risolvere siffatta questione. Secondo l'Hautefeuille, non vi ha differenza tra le navi da guerra e le mercantili, ancorate in acque estere, in quanto alla *territorialità*. Il bastimento di commercio, a suo

(53) Vedi Bluntschli, *op. cit.* art. 338 et comment.

credere, quando entra in un porto straniero, non può essere riguardato al pari di un individuo isolato il quale attraversi il territorio di uno Stato, o vi si stabilisca. Infatti, le leggi della patria continuano a regolare sia il bastimento, sia tutti gli uomini che sono a bordo; il capitano, o patrono, resta il padrone della nave e di tutto ciò che essa porta. È giusta i regolamenti del suo paese, e non in conformità a quelli del sovrano territoriale, che esso deve agire ne' limiti tracciatigli da questi regolamenti. Il Console, munito de' poteri più ampi, governa anche egli, a nome del suo sovrano, tanto la nave, come gli uomini dell'equipaggio. Infine, se sopraggiunga una nave da guerra della stessa nazione, il comandante prende immediatamente l'autorità sulla nave, e veglia acciò sieno da essa osservate le leggi della patria comune; a nome del suo principe, egli governa, ne' limiti de' suoi poteri, tutti i bastimenti del suo paese presenti nelle medesime acque.

Il Capitano adunque, il Console e il Comandante della nave militare, come rappresentanti del loro sovrano, quantunque a gradi differenti, possiedono ed esercitano il potere giurisdizionale sulle navi su cui sventola la bandiera della loro nazione. Gli atti dello stato civile e tutti i contratti ricevuti dal Capitano, o dal Console, ciascuno nelle attribuzioni determinate dalle leggi del loro paese, sono atti autentici aventi la medesima forza e valore di quelli rogati sul suolo medesimo della patria. La giustizia, anche criminale, è resa a bordo a nome del principe e secondo le sue leggi. In caso di crimine o di delitto eccedente i poteri del capo nazionale presente sui luoghi, egli arresta i colpevoli per consegnarli ai tribunali del suo paese, soli competenti per giudicarli, ed incomincia l'istruttoria; insomma, egli agisce come agiscono i funzionari sul suolo medesimo di questo paese, allorchè non hanno l'autorità di pronunziare il giudizio.

Anche il potere amministrativo si trova rappresentato a bordo di ciascuna nave; esso è sopratutto esercitato dai Consoli. La vidimazione e, all'occorrenza, il rilascio delle carte di bordo, l'esecuzione delle leggi relative agli equipaggi, al ritorno della nave e alla sua navigazione; in una parola, tutte le disposizioni concernenti il bastimento e quelli che si trovano a bordo

sono dettate dal principe di cui esso porta la bandiera, ed applicate dai suoi delegati diretti, senza che sia consultato il sovrano del porto, senza che questi abbia il diritto d'intervenire. Tali atti costituiscono realmente, e in tutta la sua estensione, la giurisdizione, il potere sovrano. La nave mercantile adunque, anche quando galleggia su un mare straniero, è una porzione del territorio del popolo di cui porta la bandiera.

Tuttavia ritiene lo stesso scrittore, che, pur rimanendo i bastimenti di commercio soggetti al potere civile, amministrativo e giudiziario del loro paese, possono però essere esercitate a loro riguardo delle attribuzioni dal sovrano locale. Questo sovrano ha de' diritti incontestabili sul porto in cui è ancorata la nave mercantile e sul mare territoriale che bagna i suoi Stati; esso può ammettere od escludere tutti i bastimenti stranieri, ammettere gli uni ed escludere gli altri, oppure vincolare l'ammissione a certe condizioni, come sarebbe di pagare diritti di ancoraggio, di porto, di riva, e simili. In virtù del suo diritto di sovranità ed anche della libertà commerciale, il sovrano del porto può non permettere il commercio agli stranieri nei suoi domini che sotto certe restrizioni, che mediante il pagamento di certi diritti doganali all'importazione o all'esportazione; finalmente, esso può vietare certi commerci. Il principe territoriale può altresì, anzi deve vegliare alla sicurezza dei suoi Stati, sia impedendo la comunicazione coi propri sudditi agli stranieri affetti da malattie contagiose, sia adottando i provvedimenti necessari acciò non sia dato agli equipaggi di abusare dell'ospitalità che è loro accordata e turbare la pubblica tranquillità. Per assicurare l'esecuzione di queste diverse condizioni, il sovrano territoriale ha il diritto di pubblicar leggi, esecutorie per quelli che entrano ne'suoi domini, di pronunziar pene contro gli infrattori, infine di creare ufficiali incaricati di farle eseguire; insomma, esso esercita il suo diritto giurisdizionale sul suolo de' suoi Stati. Risulta forse da ciò, si fa a chiedere l'Hautefeuille, che la nave straniera entrata nel porto sia sottomessa a questa giurisdizione? No, egli risponde recisamente; la nave resta esclusivamente governata dalle leggi del suo sovrano.

È ben d'uopo notare, ei soggiunge, che tutti i diritti del

principe territoriale sono relativi al porto, alla rada, insomma, al paese e ai suoi abitanti; non gliene compete alcuno che riguardi il bastimento straniero, o il suo equipaggio. Questo bastimento è, e rimane sottoposto alla giurisdizione esclusiva del sovrano di cui porta la bandiera. Le persone che trovansi a bordo sono, e rimangono sottoposte alle leggi della loro patria, fino a tanto che essi non abbandonino la particella di suolo del loro paese, *fino a tanto che non abbiano alcuna relazione col territorio straniero su cui galleggiano.* Ma tostochè, sia pel commercio, sia per ogni altra causa, essi escono dalla nave; *tostochè essi entrano in relazione col suolo straniero o con quelli che l' abitano*, immantinenti, *per questi fatti speciali,* soggiacciono alla giurisdizione locale. Il bastimento adunque, preso nella sua personalità, se è lecito così esprimermi, dice l' Hautefeuille, isolato da tutto quello che l'attornia, è territoriale; l' equipaggio a bordo e ciascuno degli individui che lo compongono considerati ne' loro rapporti sia tra essi, sia col bastimento, sono realmente nella loro patria, fino al momento in cui abbandonano la particella galleggiante del loro territorio, *per entrare in relazione col suolo straniero o con quelli che l' abitano.*

La nave entrata in acque straniere non è adunque soggetta ad un tempo e pe' medesimi fatti a due giurisdizioni. Non vi ha conflitto fra le due sovranità, la locale e quella della nazione di cui il bastimento porta la bandiera. Come nave, e considerata indipendentemente da tutto quello che l' attornia, essa è soggetta alla seconda delle accennate sovranità, è cioè, e rimane *territoriale;* ne'suoi rapporti, invece, col paese straniero e cogli abitanti, soggiace alla prima, perde cioè il carattere della *territorialità.*

Vi ha differenza pertanto, giusta la esposta teoria, tra le navi mercantili in alto mare e le stesse navi ancorate nelle acque di uno Stato straniero: nella prima situazione, la *territorialità* è assoluta; per contro, nella seconda, non è che relativa, avendo soltanto luogo per alcuni rapporti, e cessando di spiegare efficacia, per gli altri, nel modo testè indicato (54).

153. La stessa teoria è propugnata da molti altri pubblicisti.

(54) Hautefeuille, *op. cit.*, tom. I, tit. VI, chap. I, sect. I.

Il Dalloz si fa a chiedere: allorchè una nave mercantile trovasi in un porto o mare territoriale di altro Stato, perde forse realmente la qualità di cui gode in alto mare, lascia cioè di esser parte del territorio dello Stato cui appartiene, per guisa da doversi considerare come un *individuo* qualunque? No, senza dubbio, egli risponde; imperocchè sarebbe come dire, che la nave, cessando di essere parte di un territorio, di cui porta la bandiera, diviene parte del territorio dove è entrata. Ma cambiando di territorio, cambierà di sovranità? Il capitano della nave non è forse più sottoposto alla legge del proprio paese, bensì a quella del paese novello che gli apre il suo porto? Questo non è: il sovrano del porto non può rivocare il capitano, nè compiere sulla nave straniera alcun atto di sovranità. Dessa rimane sottoposta alla potestà e alla legge del suo paese di origine. Però bisogna riconoscere, che il sovrano del porto ha il diritto di giurisdizione pieno ed intero su tutte le parti del suo territorio, e su tutti coloro che vi si trovano, ma indi questa sovranità si ferma innanzi alla nave straniera. Può respingerla del suo porto, ma non gli è lecito toglierle la sua naturalità.

Da questi principî segue, secondo il Dalloz, che quanto avviene nell'interno della nave è sottoposto alla giurisdizione del capitano di essa; cade invece sotto la giurisdizione del sovrano del porto tutto ciò che accade fuori della medesima pel fatto de' suoi marinai: i fatti *interni* sono sottoposti al primo; gli *esterni* al secondo (55).

154. Se da un canto, dice alla sua volta il Rocco, è giusta cosa che la nave mercantile rimanga nel porto straniero immune dalla giurisdizione del paese per tutto quello che accade a bordo; ben per un altro canto vuolsi che sia ella assoggettata a tutte quelle condizioni che il potere pubblico locale stimi d'imporre, allorchè trattisi di riceverla nelle sue acque. Queste condizioni consistono per l'ordinario in tutte le cose concernenti la polizia de'porti, e *in tutte le relazioni che la nave straniera può avere col paese dove approda e cogli abitanti del medesimo, sieno indigeni, oppure stranieri.* Per tutte queste cose naturalmente la nave è sottoposta alla giurisdizione locale, per

(55) Dalloz, *Repertoire de Jurisprudence*, Art. *Traités internationals* § 310.

la ragione, che non è più il fatto accaduto a bordo, cioè nel territorio del paese cui appartiene la nave, che vuolsi definire, regolare e giudicare, bensì il fatto *esteriore*, il quale pone in rapporto giuridico la nave e coloro che l'abitano col paese in cui quella è stanziata. Insomma, vuolsi discernere quel che accade *ab intra* e quel che accade *ab extra*, per ritenere l'una cosa sotto la giurisdizione nazionale della nave, e porre l'altra sotto la giurisdizione del paese dove la nave si trova.

Tale opinione, propugnata dal Rocco nel suo *trattato di Diritto civile internazionale*, reso di pubblica ragione nel 1837 (56), è stata da lui con molto vigore sostenuta nel Congresso di Diritto internazionale marittimo che si tenne a Napoli nel 1871, del qual Congresso, e del voto che vi fu emesso intorno alla questione di cui occupiamo, parleremo in seguito.

155. Secondo l'Ortolan, l'assimilazione del bordo di una nave mercantile al territorio della sua nazione, esatta allorchè questa nave è al largo, dappoichè allora, come corollario della libertà del pieno mare, essa è totalmente esente da ogni giurisdizione all'infuori di quella della sua nazione, non può essere ammessa tostochè il bastimento si trovi su una rada o in un porto appartenente ad estera Potenza. In altri termini, la nave mercantile, in quest'ultimo caso, non gode ne'suoi rapporti col paese dove si trova del diritto di *extraterritorialità* per tutti gli atti che avvengono a bordo di essa.

Tuttavia crede lo stesso scrittore, che non è lecito assimilare una nave di commercio e il suo equipaggio a persone isolate che viaggino o soggiornino in un paese straniero, e che, perciò solo, per tutto quanto concerne la polizia e la sicurezza, sono intieramente soggette alle leggi e alle Autorità del paese ove esse si trovano.

Quantunque il bastimento mercantile non sia una emanazione, una rappresentanza diretta della potenza dello Stato di cui porta la bandiera, contiene nullameno una associazione organizzata e retta internamente in conformità alle leggi di questo Stato; il suo equipaggio è arruolato sotto il controllo del medesimo; il suo capitano, o patrono, è pubblicamente autorizzato, ed è investito di certi poteri.

(56) Parte terza, cap. XXXIV.

Vi ha adunque, secondo l'Ortolan, ne' bastimenti mercantili, una situazione intermedia, la quale, se non è quella de' legni da guerra, non è nemmeno quella di semplici privati, e che lascia una certa parte di attribuzioni a due sovranità differenti: da una parte, la sovranità delle acque territoriali nelle quali si trova la nave; dall'altra, quella dello Stato di cui essa ha la nazionalità. Donde risulta, che, se la nave di commercio è sottomessa alle leggi e alle autorità di polizia e di giurisdizione locali, ciò non è che con una certa partizione, secondo gli oggetti di cui si tratta, sotto certe restrizioni e con le condizioni di forma delle quali si parlerà dettagliatamente allorchè cadrà il discorso sulla giurisdizione. Non si può dire di questa nave, che tutti i fatti avvenuti a bordo di essa sono retti come se avessero avuto luogo sul territorio dello Stato di cui la nave porta la bandiera. È d'uopo distinguere tra questi fatti: per gli uni la regola è vera, per gli altri non lo è. Od, in altri termini, le navi di commercio godono, *per certi fatti*, del beneficio della *extraterritorialità*, e, *per altri*, ne sono privi.

Sebbene l'Ortolan faccia in genere tale distinzione, senza spiegare per quali fatti il bastimento mercantile sia una continuazione del territorio nazionale, e per quali perda siffatto carattere, tuttavia, come si vedrà quando parleremo della giurisdizione internazionale penale concernente le navi, è a riguardo de'fatti *interni* che egli ammette la *extraterritorialità*, e la esclude per gli *esterni*, per que' fatti cioè pe' quali la nave mercantile *siasi posta in relazione col paese ove è stanziata* (57).

156. Ma vi hanno de'scrittori, ed in buon numero, dai quali si sostiene, che, ammessa pure la *extraterritorialità* o *territorialità* della nave mercantile ne'mari della nazione di cui porta la bandiera ed in alto mare, cessa però tale carattere e non può spiegare efficacia di sorta, appena il bastimento ha gettato le ancore in acque estere, diventando da quell'istante soggetto intieramente alla giurisdizione locale; nello stesso modo che va soggetto a siffatta giurisdizione lo straniero che pone piede nel territorio terrestre di uno Stato.

Tale teorica è chiaramente esposta dal Presidente *(Chief Iustice)*

(57) Ortolan, *op. cit.* tom. I. liv. II. chap. X.

Marshal (Americano) nel seguente modo: « Quando, egli dice, privati individui di una nazione si recano in un'altra, sia per affari, sia per piacere, indistintamente si mescolano con quegli abitanti: e quando una nave mercantile per traffico entra nella giurisdizione di un altro Stato, sarebbe sconveniente e dannoso a quella civile Società, se non fossero soggetti alla legge ivi imperante per le violazioni che vi commettono. I due casi sono eguali; e il Governo scapiterebbe, se tale individui o mercanti, andati per terra o per mare, od anche colle loro navi, non dovessero temporanea fedeltà a chi impera nel luogo, e non fossero sottoposti alla giurisdizione del paese. Nè può il sovrano straniero, di cui sono sudditi, avere alcun motivo per desiderarne l'esenzione. I suoi sudditi, andati come passeggieri in paesi stranieri, non hanno ricevuto da lui o dal paese commissioni od incarichi, sicchè vi sono ragioni per non esentare cotali persone dalla giurisdizione del luogo dove sono e niun motivo per chiederla; nè la implicita permissione, in forza della quale essi entrano sul suo territorio, può mai esser tale che stabilisca la esenzione » (58).

157. Un egregio scrittore inglese, il Reddie, va ancora più lungi. Egli dice « esser chiaro, che le navi mercantili non debbono essere considerate come territorio, ma come un vagone di merci, il baule o la cappelliera di un viaggiatore. Sarebbe un eccessivo abuso dell'analogia, che può esistere tra i diritti di proprietà sopra un oggetto mobile, ed i diritti di proprietà sopra uno stabile, il cercare di dedurne la conclusione, che la nave mercantile abbia a godere de'diritti di cui gode un territorio. Una nave da guerra può ancor meno essere riguardata come un territorio appartenente al pubblico. Essa però ha de' diritti che le navi mercantili non hanno, e relativamente al potere d'impedire ad ogni estraneo o forastiero di andare a bordo della medesima, il comandante può legalmente comportarsi come si comporterebbe quello di una fortezza » (59).

(58) Marshall, *The Scooner Exchange*, Phillimore, *Comment*, Book, I. chap. 19, § 348.

(59) Reddie, *On maritime international law*, II, 161. Vedasi anche Vheaton, *Eléments de droit international*, tom. 1. chap, 2, 69. Egli sostiene, che i ba-

158. La questione di cui ci occupiamo venne trattata nel Congresso internazionale marittimo che si inaugurò a Napoli nel 30 Giugno 1871. Tra i temi posti in discussione vi era il seguente: « il principio, che riconosce nella nave una continuazione di territorio della nazione di cui porta la bandiera, deve comprendere sì le navi militari e sì le navi commerciali, tanto se si ritrovino nelle acque del mar libero, quanto nelle acque del mare prossimo e negli stessi porti delle nazionalità straniere? ».

Questo tema fu anzi tutto studiato dalla Sezione prima di quel Congresso, la quale sottopose alla sua deliberazione la seguente proposta: « Il Congresso, desiderando che si diffonda sempre più il principio che vuole rispettata la giurisdizione di ogni Stato, fa voto perchè la exterritorialità, che gli usi consentono a' navigli da guerra, non si estenda ai navigli mercantili nelle acque territoriali di un altro Stato ».

Tale proposta venne approvata dal Congresso, non ostante che il principio di dover considerare anche i bastimenti di commercio come continuazione del territorio dello Stato di cui portano la bandiera, se non totalmente, almeno parzialmente, pei fatti cioè che rimangono entro le pareti della nave, fosse propugnata, come già si accennò (§ **154**), dal Rocco, che rappresentava nel Congresso l'Università di Napoli, ed anco dai Delegati delle Università di Pisa e di Messina, Professori Beltramo e Ruggieri, unitamente al Delegato della Società delle scienze morali, Sostituto Procuratore Generale Arabia (60).

stimenti di commercio di uno Stato qualunque non sono esenti dalla giurisdizione locale, salvo non esista una espressa convenzione; ed essi godono della esenzione, solamente per ciò che è stato preveduto da siffatta convenzione.

(60) Fu specialmente il Ruggeri, che sostenne la *territorialità* delle navi mercantili, eccetto che esse non si mettano volontariamente in rapporto col paese nelle cui acque gettarono le ancore, nel qual caso deve la giurisdizione locale prevalere su quella dello Stato di cui la nave porta la bandiera. Egli si fece a dimostrare, come le conclusioni sottoposte dalla Sezione prima al Congresso per mezzo del suo relatore Pisanelli, non possano attagliarsi all'ultimo pronunziato della scienza, oltre di essere nocive agli interessi positivi del commercio internazionale (Vedansi gli *Atti del primo Congresso internazionale marittimo inaugurato a Napoli il* 30 *giugno* 1871, *raccolti e pubblicati per cura di* **Alessandro Betocchi**, Segretario Generale del Congresso. Napoli 1871, pag. 75-95, 348-359).

159. A nostro avviso, la più conforme ai principî della scienza è la dottrina, giusta la quale le navi mercantili godono della *territorialità*, non dipendono cioè che dalla giurisdizione dello Stato di cui portano la bandiera, pe' fatti *interni*; perdono invece quel carattere, ossia soggiacciono alla giurisdizione locale, pe'fatti *esterni*, vale a dire, per que'fatti, pe'quali il bastimento si pone a contatto col paese che gli diede ospitalità.

160. Intanto i fatti *interni* sfuggono alla giurisdizione locale, in quanto lo Stato nelle cui acque trovasi la nave non ha alcun interesse d'ingerirsi in simili fatti, che non lo concernono per nulla, dappoichè non attaccano la sua sicurezza, nè disturbano la sua tranquillità, non aderiscono cioè in modo alcuno al suo territorio.

Ma gli stessi fatti, se sfuggono alla giurisdizione locale, non possono però sottrarsi alla giurisdizione dello Stato da cui la nave ottenne la nazionalità; perocchè la nave è in se stessa un luogo abitato da individui, uniti in certa guisa in consorzio civile, costituenti cioè un corpo collettivo. Questo consorzio, o corpo collettivo, ha una nazionalità, e quindi, come si è altra volta detto, non può vivere indipendente da ogni e qualsiasi giurisdizione, ma deve riconoscere l'impero dello Stato sotto la cui protezione esso si è posto.

La nave adunque non è punto « un vagone carico di merci, un baule o una cappelliera », come pensò il Reddie, ma è un *luogo abitato,* avente una nazionalità, che rende palese agli altri popoli per mezzo della bandiera che porta, una legislazione ed uffiziali che la eseguiscono. Come pertanto sarà lecito affermare, che essa perde totalmente il suo carattere entrando nelle acque territoriali di un altro Stato; ovvero che quel consorzio, o corpo collettivo, ammesso dallo Stato straniero nel suo territorio marittimo, diventi per ciò solo una persona individua, e debba esser considerato *suddito temporaneo* del sovrano locale? Tale diviene bensì il passeggiere, che, lasciando il suo, entra in un altro paese; e perchè ciò avviene? Non per altro, se non perchè egli non ha con sè nè bandiera, nè legislazione, nè uffiziali che lo seguano; anzi egli si sottrae all'impero della legislazione nazionale, salvo que'rapporti, pe'quali, giusta i principî del Diritto privato internazionale, dee riconoscere tale impero. Ra-

gion vuole adunque, che, eccettuati siffatti rapporti, passi per gli altri sotto l'impero della legislazione straniera, secondo la quale egli deve pur conformare i suoi atti giuridici. Potrebbe forse l'ordinamento sociale permettere, che un individuo, sol perchè varcò le frontiere del suo paese, non sia sottoposto ad alcuna legge?

Per la qual cosa, non si può comprendere come, per sostenere la teorica dell'assoluta giurisdizione del sovrano locale sulle navi mercantili straniere, si possa addurre l'argomento dello straniero che è sottoposto alla legislazione dello Stato ove egli si reca. Certamente la nave deve essere equiparata a un individuo isolato che abbia posto piede in territorio straniero, ma unicamente pe'fatti *esterni*, ossia per que'fatti, come già si accennò, a riguardo de'quali il bastimento si pone a contatto col paese nel quale trovasi. Abbiamo detto che i fatti *interni* sfuggono alla giurisdizione locale, per non avere alcun interesse il sovrano locale d'ingerirsi in simili fatti, che non lo concernono per nulla. Al contrario, è sommamente interessato tale sovrano ad esercitare la sua giurisdizione, rispetto ai fatti che sorpassano le pareti della nave straniera e si spandono sul porto in cui è ancorata, ne attaccano la sicurezza, ne disturbano la tranquillità. I fatti *esterni* invadendo la sovranità straniera, cadono sotto la giurisdizione locale; vale a dire, sulla territorialità dello Stato di cui il bastimento porta la bandiera, deve prevalere la territorialità dello Stato cui esso si è avvicinato. All'incontro, quella sovranità rimane illesa, quando trattisi di avvenimenti, i quali abbiano inizio, seguito e fine nel bastimento. Di guisa che, come bene osserva il Carnazza Amari, non sono due sovranità l'una dentro l'altra, ma due sovranità con giurisdizione esercitata in luoghi distinti, che hanno due sfere d'attività, le quali non s'invadono l'una nell'altra; ma si toccano, si confinano scambievolmente, senza dare origine ad alcun conflitto. In modo che, il definire quale delle due sovranità imperi, è una conseguenza del luogo del fatto: se questo è avvenuto per intero dentro la nave, la legge nazionale del bastimento lo governa, se dentro il porto, la legge dello Stato straniero lo regola (61).

(61) Carnazza Amari, *Opera citata*, cap. 7.° § XXV.

161. Si potrebbe obbiettare dicendo: se la sovranità straniera, intanto si esercita pe'fatti *esterni*, in quanto, invadendo questi fatti tale sovranità, ha interesse lo Stato nelle cui acque è ancorato il bastimento mercantile d'intervenire; siffatta ragione milita anche per le navi da guerra. Vale a dire, se a bordo di una nave da guerra si compiano atti, i quali oltrepassino le sue pareti, ed attacchino la sicurezza dello Stato nel cui porto essa è stanziata, o ne disturbino la tranquillità, tale Stato ha interesse d'ingerirsi ne'medesimi, ossia di pretendere che venga esercitata la sua giurisdizione, esclusa quella della nazione cui la nave appartiene.

Ma è facile il risolvere siffatta obbiezione; perocchè giova considerare, che le navi militari sono esenti dalla giurisdizione locale non solo pe' fatti *interni,* ma altresì per gli *esterni,* per essersi più volte detto, che esse sono una personificazione dello Stato, ossia la rappresentanza diretta e vivente della sovranità del popolo che le ha armate. Per la qual cosa, un legno da guerra non ha con lo Stato nelle cui acque essa si trova che relazioni *internazionali,* ossia da *nazione* a *nazione*. Or bene le relazioni internazionali sfuggono alla competenza delle Autorità locali, non essendo lecito a queste Autorità di esercitare le loro attribuzioni rispetto alla sovranità straniera da cui, per effetto dell'accennata rappresentanza, si ritengono compiuti gli atti intorno ai quali si deve proferire il giudizio. Non è già che il reintegramento dell'ordine giuridico, sia civilmente, sia in via penale, non possa esser chiesto, anche per questi atti, dallo Stato interessato; però il reintegramento dovrà aver luogo, osservate le norme che devono ricevere applicazione nelle questioni fra *nazione* e *nazione,* senza che venga meno in alcun modo il rispetto dovuto alla indipendenza di cui gode l'una rispetto all'altra.

È ben vero, che, formando oggetto del Diritto internazionale, sia i rapporti fra le varie nazioni che compongono la grande umana famiglia, sia quelli che sorgono o fra individui di diversa nazionalità, o fra una nazione ed i membri delle altre, ne segue, che hanno indole *internazionale* tanto le relazioni tra le navi da guerra e la nazione nelle cui acque sono ancorate, quanto quelle tra questa nazione e le navi mercantili straniere. Se non che, quanto si disse circa la incompetenza delle Auto-

rità locali non è applicabile che alle questioni relative ai rapporti tra nazione e nazione, ossia ai rapporti di Diritto pubblico internazionale. Al contrario, le controversie che si riferiscono agli altri rapporti, de' quali si è fatto or ora parola, ai rapporti cioè di Diritto privato internazionale, cadono sotto quella competenza, essendo le legislazioni de' diversi paesi che danno le norme regolatrici di tali rapporti, stabilendo come si abbiano a risolvere i conflitti tra le leggi di uno Stato e quelle degli altri Stati, e quale sia la condizione giuridica dello straniero (62).

A ciò si aggiunga, che, mentre la nave da guerra ha relazioni ufficiali col governo dello Stato nelle cui acque si trova, e non coi privati; la nave mercantile, invece, è con questi che ha la più parte de' suoi rapporti, pel commercio che esercita rispetto ai medesimi; ond'è che la sua attività sorpassa le pareti del legno. Non dee pertanto recar meraviglia se, mentre le navi da guerra sono assolutamente esenti dalla giurisdizione locale; le mercantili, al contrario, non possono invocare la esenzione che rispetto ai fatti pe' quali non siensi poste a contatto col paese nelle cui acque gettarono le ancore, per essere tutto rimasto entro l'ambito della nave.

162. Si è detto, che pe' fatti *interni* si esplica la giurisdizione del paese da cui la nave mercantile dipende, per non avere alcun interesse il sovrano locale di ingerirsi in simili fatti, che non lo concernono per nulla.

Ecco spiegato, come la disciplina interna della nave continua ad appartenere a chi ne ha il comando, è cioè al comandante, come si vedrà meglio in seguito (vedi Titolo settimo, Capo primo), che è affidato il potere disciplinare su tutte le persone imbarcate a bordo del bastimento di cui egli ha la direzione. È spiegato parimenti, come i Consoli dello Stato di cui la nave porta la bandiera esercitano la polizia e la ispezione sulle persone dell' equipaggio appartenenti al loro paese, e loro spetta altresì di giudicare su tutte le contestazioni che possono sor-

(62) Vedansi gli articoli 6, 7, 8, 9, 10, 12 delle *disposizioni preliminari*, e l'articolo 3 del codice civile italiano. Tali articoli contengono disposizioni relative ai rapporti di Diritto privato internazionale.

gere tra queste persone, riguardo ai salari, agli alimenti ed a qualsiasi altra obbligazione dipendente dalla navigazione, giusta quanto dispongono la legge consolare italiana (63), e il Diritto internazionale convenzionale in vigore fra l'Italia e le nazioni straniere (vedi Volume secondo di quest' Opera, Parte prima § **267**). Ha forse interesse il sovrano locale d'ingerirsi nella disciplina interna della nave, di esercitare, per mezzo de' suoi funzionari, la polizia o la ispezione su equipaggi di bastimenti stranieri, di far giudicare dai suoi tribunali le accennate contestazioni?

Egualmente non ha alcun interesse il sovrano locale di immischiarsi negli atti dello stato civile e ne' testamenti che il capitano può ricevere a bordo, ne'limiti delle attribuzioni determinate dalle leggi del suo paese; egli è perciò che li lascia constatare e regolarizzare in conformità alle stesse leggi, senza pretendere che sia reso omaggio a quelle da lui sanzionate (vedi infra Titolo nono).

163. Al contrario, il sovrano locale è sommamente interessato ad ingerirsi ne'fatti *esterni*, e così si spiega, come le navi mercantili devono sottoporsi alle ordinanze locali sui porti e specialmente alle prescrizioni concernenti la polizia sanitaria. Del resto si è veduto (§ **108**), che a siffatte prescrizioni devono ottemperare anco i bastimenti da guerra; non esercitandosi la giurisdizione o l'impero, allorchè esse ricevono applicazione, bensì ponendosi in atto il diritto di conservazione, del quale le nazioni godono, al pari degli individui. Si spiega parimenti quello che diremo (vedi Titolo settimo, Capo secondo) relativamente ai fatti delittuosi seguiti a bordo di una nave mercantile, i quali cadono ne' casi, ne' quali è interessato il sovrano locale, sotto la giurisdizione de' suoi tribunali; soggiacciono invece negli altri, pe' quali siffatto interesse non esiste, alla giurisdizione delle Autorità giudiziarie dello Stato di cui la nave porta la bandiera.

164. Termineremo il presente Titolo, con fare un cenno del carattere speciale de'piroscafi postali. Siffatti piroscafi, la cui destinazione principale è di servire al trasporto internazionale

(63) Art. 77.

de' viaggiatori e delle corrispondenze scritte, pubbliche o private, sono bensì la proprietà di compagnie od associazioni private, ed hanno qualche cosa di commerciale nelle stipulazioni cui danno luogo e ne' benefici che procurano; tuttavia, quanti interessi generali e dell' ordine il più elevato non sarebbero compromessi, laddove i servizi cui un piroscafo postale è regolarmente destinato potessero essere interrotti o turbati!

165. È ben vero, che i piroscafi postali non riuniscono alcuni caratteri che contraddistinguono i bastimenti dello Stato; pure, sotto un altro punto di vista, si può quasi dire che i primi sono ancora più interessanti degli altri. Quantunque infatti essi non portino che la bandiera di un sol popolo, il loro servizio si rattacca in qualche guisa alla vita morale ed intellettuale di tutti i popoli civili, dappoichè servono di stromento, mercè le loro trasmissioni, onde avvincere tutto il genere umano co' legami quasi di una sola famiglia.

166. L'importanza della missione de'piroscafi postali, per essere alla medesima intimamente collegati degli interessi tanto pubblici come privati, dà loro de'titoli incontestabili al favore e alla protezione particolare de'governi. Ecco il perchè molte convenzioni internazionali, chiamate trattati postali, hanno stipulato in favore di questi bastimenti alcune delle immunità e delle franchigie, spettanti di diritto alle sole navi da guerra. In siffatta guisa si viene a formare de' piroscafi postali una classe mista tra i bastimenti mercantili ordinari e i bastimenti da guerra (64).

167. Per tacere di altre convenzioni postali, aventi l' accennata clausula, abbiamo quella tra la Francia e la Gran Bretagna del 24 Settembre 1856. Più larga è la convenzione postale fra il Regno d'Italia e la Francia del 3 marzo 1869. I piroscafi postali, giusta questa convenzione, quando sieno bastimenti nazionali proprietà dello Stato, ed anche nel caso in cui sieno bastimenti noleggiati o sovvenzionati dallo Stato, saranno considerati e ricevuti come legni da guerra ne' porti dei due paesi ove approderanno regolarmente, od accidentalmente, e vi godranno de' medesimi onori e privilegi (65).

(64) Ortolan, *Op. cit.*, tom. I, liv. II, chap. X; Cauchy, *Op. cit.*, tom. 2, cinquième epoque, livre unique, chap. IV, sect. VI.

(65) Art. 6.

TITOLO QUINTO.

Pirateria e tratta de' Negri

SOMMARIO.

168. Fatti che possono seguire a bordo di una nave.
169. Fatti delittuosi — Pirateria.
170-171. Suoi requisiti.
172. I pirati altro non sono che briganti marittimi.
173. Essi sono considerati come nemici dell' intiera umanità.
174. Le navi dedite alla pirateria non hanno nazionalità, o se ne aveano una originariamente, la perdettero pe' loro misfatti.
175. La pirateria appartiene ad un tempo al Diritto delle genti e al Diritto pubblico de' diversi paesi.
176. In qual caso i pirati possono essere giudicati dal catturante secondo la legge marziale.
177. Si renderebbe colpevole di pirateria quella Potenza che autorizzasse le sue navi a commettere delle depredazioni in tempo di pace.
178. Non sono applicabili le norme concernenti la pirateria ai reati di omicidio e di furto, commessi individualmente a bordo di una nave, la quale non abbia rinunziato alla sua nazionalità e rotto i vincoli che l'univano a un dato Stato.
179. Ben altrimenti dovrà dirsi, qualora que' reati sieno stati commessi a bordo di una nave caduta in potere di un equipaggio ribellato, che non ubbidisce più ai suoi capi, e rinnegando la sua bandiera, mette in non cale tutte le leggi.
180. Differenze tra la pirateria e la corsa.
181. Dichiarazione del Congresso di Parigi del 1856 relativa all'abolizione della corsa.
182. Finchè tale dichiarazione non sia accettata da tutti gli Stati, le navi autorizzate alla corsa da uno Stato, che non aderì all'abolizione, non potrebbero essere considerate come navi piratiche.
183. Non può nemmeno essere trattata come nave piratica una nave corsara, la quale commettesse atti di violenza contro sudditi di nazioni amiche.

184. Questioni trattate dai pubblicisti.

185. I beni ricuperati sui pirati si devono restituire al loro legittimo proprietario.

186-187. Il legislatore italiano punisce in egual modo le depredazioni, sieno commesse da navi con *bandiera nazionale*, o senza carte di bordo, oppure da navi con *bandiera estera*.

188. Disposizioni concernenti la pirateria che si commette in tempo di guerra.

189. Depredazioni od estorsioni sulle coste marittime dello Stato.

190. Quali persone si considerino dedite alla pirateria.

191. Come sia stata risoluta la questione relativa al caso del comandante di una nave, la quale navigasse colle carte o spedizioni rilasciate da due o più Stati, o Potenze diverse.

192. Ragione dell' indulgenza accordata in tal caso alle persone dell' equipaggio, all'infuori del comandante della nave.

193. Quid se le commissioni sieno state date da due o più Potenze alleate insieme contro un nemico comune? Opinione dell' Ortolan.

194. Tale opinione è in armonia colle disposizioni sancite dalla legislazione italiana.

195. Atti di ostilità commessi sotto un' altra bandiera che quella dello Stato, da cui la nave ottenne le spedizioni.

196. Disposizione sancita pel fatto dell' impadronimento con frode o violenza, commesso dalle persone dell'equipaggio di una nave *nazionale* contro il capitano o comandante.

197. Come sia punita la consegna dolosa della nave in mano al nemico.

198. Pena stabilita pel complotto, diretto a commettere i fatti delittuosi contemplati ne' due §§ precedenti.

199. A qual pena soggiaccia chi fa dolosamente naufragare od arenare una nave, all' effetto di depredarla.

200. Come sia punito chi violentemente s' impadronisce di una nave nazionale, col solo scopo di depredarla.

201. Pena comminata a chi, senza essere complice de' reati di sopra menzionati, volontariamente e scientemente desse ricovero ai colpevoli, o ricettasse o comprasse in tutto od in parte gli oggetti depredati, o s' intromettesse per farli vendere.

202. Come si puniscano i passeggieri, i quali si rendessero colpevoli di reati d' indole piratica.

203. Quando sia pronunziata la confisca della nave.

204. Competenza per giudicare i pirati. — Rinvio al Capo secondo del Titolo settimo.

205. Giusta la legislazione italiana, i beni ripresi ai pirati debbonsi restituire al loro legittimo proprietario.

206. Assimilazione alla pirateria della tratta de' negri.

207. Il commercio degli schiavi è oramai riguardato come contrario ai diritti dell' umanità.

208. Mezzi adoperati per attuare l' abolizione di siffatto commercio.

209. Tutte le nazioni sono d'accordo nell'annoverarlo fra i più gravi reati.
210. Il legislatore italiano punisce la tratta e qualsiasi altro commercio di schiavi con navi di *bandiera nazionale*, qualunque sia la nazione cui appartenga il reo.
211. Quale pena s'infligga secondo i casi.
212. Come si puniscano le offese commesse contro la persona di uno schiavo imbarcato.
213. A qual pena soggiaccia il tentativo di tratta.
214. In quali casi una nave di commercio si debba presumere, salvo la prova contraria, dedita alla tratta de' neri ed armata per essa.
215. Confisca e vendita della nave nel caso di condanna per reato, o tentativo di tratta.
216. A chi sia devoluto il prodotto della vendita.
217. In qual caso vadano impuniti gli individui dell'equipaggio che, loro malgrado, si fossero trovati a servire una nave dedita alla tratta.
218. Competenza per giudicare i colpevoli di tratta. Rinvio al Capo secondo del Titolo settimo.

168. Ora che conosciamo le differenze tra le navi mercantili e le navi da guerra, sia in quanto alle condizioni costituenti la loro nazionalità e agli indizi onde si rende palese, sia in quanto ai loro vantaggi e ai diritti essenziali di cui godono, passiamo a discorrere de' fatti che possono seguire sulle une e sulle altre navi, stabilendo in qual modo si eserciti a loro riguardo la *giurisdizione internazionale marittima*.

169. Anzi tutto ci occuperemo de' fatti delittuosi, per poi tener parola degli atti dello stato civile e de' testamenti.

Tra i fatti delittuosi che si possono commettere a bordo di una nave, abbiamo in primo luogo la pirateria. Nel senso il più ristretto e il più generalmente adottato, diconsi *pirati* coloro che corrono i mari di loro propria autorità, per commettervi atti di depredazione, spogliando a mano armata, sia in tempo di pace, sia in tempo di guerra, le navi di tutte le nazioni, senza fare altra distinzione all'infuori di quella che loro conviene per assicurare la impunità de' loro misfatti. Gli atti commessi da tali malfattori costituiscono il reato di pirateria. La pirateria pertanto, è qualunque depredazione commessa da una nave, senza l'autorizzazione del governo, a danno di altre navi; in altri termini, la pirateria, è la grassazione marittima, è la professione dell'assassino di strada esercitata sul mare.

170. Si considerò fino al presente, come il primo requisito della definizione del pirata, l'intenzione di fare un guadagno, l'*animus furandi*. E diffatti la maggior parte de'casi di pirateria portano tale carattere. Nulla meno, è d'uopo considerare come piratiche le navi che percorrono i mari per distruggere i bastimenti di una nazione straniera, per colare a fondo il carico di questi bastimenti, devastare le rive dello Stato da cui dipendono, e mettervi tutto a fuoco e a sangue, non coll'intenzione di fare una speculazione vantaggiosa, sibbene per saziare il loro odio e la loro vendetta. E ben a ragione, perocchè questi atti costituiscono una minaccia all'indirizzo di tutte le nazioni; la loro criminalità è evidente, quantunque manchi l'intenzione del lucro.

171. Il giudice inglese *Ienkins* richiedeva, acciò vi fosse pirateria, il concorso di tre condizioni: anzi tutto un attacco accompagnato da violenze; in secondo luogo il rapimento della cosa altrui; infine una intimidazione esercitata sulla parte lesa (1).

L'equità si oppone, secondo il Bluntschli, all'ammissione dell'ultimo di questi requisiti, non potendosi far dipendere la gravità del misfatto dalla disposizione d'animo della parte lesa. Vi ha pirateria, anche nel caso in cui quelli che sono attaccati non si lascino intimidire, ingaggino il combattimento coi pirati e riportino la vittoria su essi. Giusta lo stesso scrittore, alla cui teoria noi aderiamo, sono considerate come piratiche quelle navi le quali, senza l'autorizzazione di una Potenza belligerante, cercano d'impadronirsi delle persone, di fare del bottino (navi e mercanzie), o di distruggere, per uno *scopo criminoso*, i beni altrui (2).

172. I pirati compiono sul mare quello che sui territori terrestri degli Stati è eseguito da bande organizzate per rubare e assassinare i viaggiatori, vale a dire, i pirati altro non sono che briganti marittimi. Anzi il loro mestiere è ancor più pregiudizievole alla società: la facilità di riunire a bordo di una nave mezzi di attacco formidabili, quella di piombare addosso improvvisamente su bastimenti di commercio isolati, a qualunque na-

(1) Phillimore, *Op. cit.* 1, § 335.
(2) Bluntschli, *Op. cit.* art. 343 et comment.

zione appartengano, e di sottrarsi ad ogni inseguimento attraverso l'immensità de' mari, infine la cupidigia del ladroneccio, resa più ardente per la speranza di una più ricca preda, hanno sempre fatto della pirateria il più formidabile de' brigantaggi.

173. I pirati, non conoscendo nè pace, nè tregua, e minacciando egualmente la sicurezza di tutte le nazioni, non essendovi nave, qualunque sia la sua bandiera, sulla quale essi non piombino, vengono considerati come nemici dell' intiera umanità: essi sono fuori del Diritto delle genti. Ecco il perchè è permesso, anzi è ordinato a ciascuno indistintamente di correre addosso ai pirati e di impadronirsene con tutti i mezzi possibili; e lo Stato, i cui cittadini ne hanno fatto la cattura, è pel primo chiamato a far loro subire la giusta punizione de' loro misfatti.

174. È evidente, che le navi le quali si abbandonano alla pirateria non possono aver ricevuto l' autorizzazione da alcuno Stato civile di esercitare un sì turpe mestiere. Epperò, se nelle loro escursioni criminali, queste navi fanno sventolare i colori di una nazione, ben si può dire che sono colori usurpati, i quali non possono proteggerle; se esse hanno od ebbero in loro potere carte di bordo che sembrino in regola, queste carte sono illegittime e dovute alla frode, o forse, dice l' Ortolan, a un delitto di cui il mare ha inghiottito le traccie nelle sue profondità impenetrabili. I veri bastimenti piratici, adunque, non hanno nazionalità, o, se ne aveano una originariamente, essi l' hanno perduta pe' loro misfatti, e si trovano per tal guisa snazionalizzati. Appunto questa mancanza di nazionalità e i risultati della pirateria, i quali colgono o possono cogliere tutti i navigatori, fecero di cotesto reato, un reato contro le leggi di tutte le nazioni, ed autorizzano ogni navigatore ad arrestare i pirati, i cui atti, qualunque ne sia l' autore ed in qualunque luogo sieno stati commessi, cadono sotto la giurisdizione de' tribunali di ciascuno Stato (3).

175. Seguito l' arresto de' pirati, non è lecito al catturante di decidere della loro sorte senza l'intervento della pubblica autorità, ma incombe a lui l' obbligo di tradurli davanti ai tribunali della propria nazione, per essere giudicati e puniti in conformità alle leggi da questa sancite sulla pirateria.

(3) Ortolan, *Op. cit.* tom. I, liv. II, chap. XI.

La pirateria pertanto, se appartiene al Diritto delle genti, in quanto alla sua essenza, ossia in quanto agli elementi che la costituiscono, soggiace d'altra parte all'impero del Diritto pubblico de'diversi Stati, circa la pena da infliggersi ai colpevoli, circa i tribunali competenti per giudicarli, e rispetto alle forme del giudizio. È questo il compito de' legislatori, senza che sia ad essi concesso di considerare come piratici, atti che il Diritto internazionale non riconosce per tali. È ben vero, che ogni nazione, in forza della sovranità che le spetta, può esercitare il diritto di punire nel modo che crede il più acconcio per provvedere al reintegramento dell'ordine giuridico; ma è da notare, che allora quando un legislatore oltrepassi gli accennati confini, le disposizioni da lui emanate non potranno ricevere applicazione che a riguardo de'suoi sudditi e ne' luoghi dipendenti dalla sua giurisdizione. Al contrario, se una nazione siasi limitata a stabilire le pene da infliggersi ai pirati, i tribunali competenti a giudicarli, e le forme da osservarsi nel giudizio, le sue prescrizioni, in virtù del potere impartito dal Diritto internazionale a tutte le nazioni di punire i pirati come nemici della intiera umanità, saranno applicabili così ai cittadini, come agli stranieri, ed in qualunque luogo sia stato commesso il reato.

176. Si è detto, non essere lecito al catturante di decidere della sorte de' pirati senza l'intervento della pubblica autorità. Se non che, se avvenga che un bastimento di commercio, attaccato da pirati, resti vincitore, ma non sia in grado di custodire i prigionieri, o di rilasciarli alle Autorità di un porto situato sulla sua rotta, egli può giudicarli secondo la legge marziale, ed eseguire immediatamente la condanna. Onde però si ottenga una garantia contro gli abusi, è d'uopo, quando una nave attaccata da pirati si serve di un potere così straordinario, che si addivenga alla constatazione del fattone uso, distendendosi processo verbale della composizione del tribunale, del dibattimento, delle deposizioni de' testimoni e della difesa degli accusati (4).

177. Siccome alcuno Stato non ha in tempo di pace il diritto di impadronirsi de'beni degli altri Stati, o di quelli di cittadini stranieri, egli è perciò che non può alcuna Potenza, in tempo

(4) Bluntschli, *Op. cit.* art. 348 et comment.

di pace, autorizzare le sue navi a commettere atti di questa natura. Siffatta Potenza si renderebbe colpevole di pirateria, e tutti gli Stati civili avrebbero il diritto di considerarla come il loro nemico comune, di costringerla a risarcire i danni cagionati, e di esigere da essa che rispetti in avvenire i principî del Diritto internazionale. Gli Stati europei si sono abbassati per lungo tempo a pagare un tributo agli Stati del Nord dell'Africa, dei quali costituiva la principale risorsa la pirateria, ed a comprare per tal guisa la sicurezza delle loro navi di commercio. Il mare mediterraneo fu finalmente liberato da questa piaga. Non si tollera più la pirateria degli Stati barbareschi (5).

178. I reati di omicidio e di furto, commessi individualmente, a bordo di una nave, la quale non abbia rinunziato alla sua nazionalità e rotto i vincoli che l'uniscono a un dato Stato, non possono essere considerati come reati di pirateria; non sono cioè ad essi applicabili le regole e la giurisdizione internazionali ammesse in caso di pirateria, e i tribunali dello Stato da cui la nave dipende, per la *territorialità* di cui questa gode, sono i soli competenti a giudicare i colpevoli, giusta quanto diremo più avanti (vedi Titolo settimo, Capo secondo).

179. Ben altrimenti dovrà dirsi, qualora quei reati sieno stati commessi a bordo di una nave caduta in potere di un equipaggio ribellato, che non ubbidisce più ai suoi capi, e rinnegando la sua bandiera, mette in non cale tutte le leggi. Tutti gli elementi della pirateria si ricontrerebbero nel caso di cui è parola; dappoichè è ben vero, che trattasi di una nave avente una nazionalità, mentre le navi piratiche non ne hanno alcuna (§ **174**); ma è altresì innegabile, che la condotta da essa tenuta ha avuto per effetto di snazionalizzarla, non potendo concepirsi che uno Stato voglia continuare a coprire colla sua protezione un bastimento che se n'è reso indegno. Avendo adunque la nave perduta la nazionalità che aveva, venne con ciò stesso a perdere il diritto di essere protetta da una bandiera qualsiasi; epperò i reati di omicidio e di furto commessi a bordo di essa possono essere annoverati tra quelli di pirateria secondo il Diritto delle genti, e i loro autori sono soggetti alla giurisdi-

(5) Bluntschli, art. 349 et comment.

zione de' tribunali dello Stato da cui dipende la nave che ha fatto la cattura (6).

180. Colla pirateria non può essere in alcun modo confusa la corsa, e quindi, in quanto agli effetti legali, la condizione giuridica del corsaro non è eguale a quella del pirata. Le Potenze marittime non si contentavano una volta di attaccare il nemico per mezzo delle loro navi da guerra; esse facevano altresì appello ai bastimenti di commercio, autorizzandoli a correre sulle navi mercantili nemiche. Si dava a questa autorizzazione il nome di *lettere di marca,* e a coloro cui veniva impartita il nome di *corsari.* Il corsaro pertanto differisce dal pirata in ciò, che mentre il primo ha una commissione regolare che gli conferisce il diritto di attaccare e catturare le navi di una determinata nazione; l'altro, invece, corre i mari di propria autorità, per depredare tutti indistintamente i bastimenti, qualunque sia la loro bandiera. Epperò il corsaro non è, come il pirata, nemico della intiera umanità, ma solo dello Stato contro cui furono rilasciate le *lettere di marca,* il quale può spiegare a suo riguardo i diritti autorizzati dalle leggi della guerra.

181. Le *lettere di marca* sono un legato del medio evo e del suo sistema di rappresaglie. Si fecero nel secolo passato molti tentativi da alcuni Stati per abolire la corsa (7); ma non si giunse a far accettare l'abolizione da tutte le Potenze marit-

(6) Wheaton, *Elements de Droit international*, tom. I, part. 2, chap, 2, § 15; Ortolan, *loco citato;* Bluntschli, commento all'art. 350.

Il Phillimore riporta un caso di quel genere avvenuto nelle acque del Chili. Quantunque la nave inglese, dalla quale erano stati catturati i colpevoli, li avesse consegnati alle Autorità chiliane, nullameno la corte di ammiragliato inglese si dichiarò competente, appunto perchè, trattandosi di pirateria, essi erano caduti sotto la giurisdizione de' tribunali dello Stato da cui dipendeva la nave catturante (Phillimore I, § 357).

Si vedrà in seguito (vedi § 196) cosa abbia disposto il legislatore italiano circa i fatti commessi a bordo di una nave caduta in potere delle persone dell'equipaggio.

(7) Col trattato di commercio, conchiuso nel 1785 tra gli Stati-Uniti e la Russia, fu convenuto, che alcuna delle due Potenze contraenti non accorderebbe lettere di marca nel caso di una guerra tra i due paesi. La Russia diede un altro esempio di astenersi dalle lettere di marca, nella guerra che essa sostenne dal 1767 al 1774 contro la Turchia, guerra conosciuta per la vittoria navale riportata da Orlof sulla flotta turca a Tschesmè.

time, e le negoziazioni intavolate fra esse al principio del presente secolo non vennero egualmente a maturità. Era riservato al Congresso di Parigi del 1856 di dichiarare abolita per sempre la corsa, la quale altro non costituiva che un sistema di pirateria legale. Siffatta dichiarazione, firmata in origine dalle Potenze che intervennero a quel Congresso, Austria, Francia, Gran Bretagna, Prussia, Russia, Regno di Sardegna e Turchia, venne più tardi espressamente ratificata da quasi tutti gli altri Stati europei e da alcune repubbliche americane. Non manca che l'adesione della Spagna, degli Stati-Uniti e del Messico, perchè l'accennata dichiarazione sia riguardata come un principio accettato dal concerto di tutte le nazioni.

182. La corsa, adunque, si può dire oggidì pressochè relegata nel dominio della storia. Ma finchè essa non sia *completamente abolita*, è certo, che qualora uno degli Stati testè accennati, i quali non aderirono all'abolizione, fosse in guerra con altro Stato, e rilasciasse lettere di marca, allo scopo di combattere il commercio nemico, le navi munite di siffatte lettere non potrebbero in alcun modo essere trattate come navi di pirati, all'oggetto di essere lecito a chiunque di correre loro addosso ed operarne la cattura, per sottoporre i colpevoli al giudizio dei tribunali dello Stato da cui dipende il catturante. Tali navi, se potranno, come già si accennò, essere considerate come nemiche dalla nazione contro la quale furono rilasciate le lettere di marca; non sarà invece lecito alle altre nazioni di riguardarle come tali, dappoichè non attentano alla loro sicurezza.

Ben fecero pertanto le Potenze straniere, durante l'ultima guerra civile americana, di non assecondare le vedute del governo di Whashington, il quale pretendea, che si trattassero come navi di pirati i bastimenti armati in corsa dai Confederati del sud; appunto perchè l'autorizzazione da questi impartita, mercè le lettere di marca da essi rilasciate, escludea ogni idea di pirateria. E fu il primo quel governo a ciò riconoscere, avendo assoggettato gli equipaggi degli accennati bastimenti, non al trattamento de' pirati, bensì a quello de' prigionieri di guerra.

183. Fin quà però abbiamo supposto, che le navi autorizzate alla corsa abbiano commesso delle depredazioni contro i bastimenti nemici, le quali depredazioni non possono essere consi-

derate come atti di pirateria. Ma vi ha di più. È opinione sostenuta dal Bynhersoek, dal Wheaton, dall'Ortolan (8) e da altri scrittori, ai quali ci associamo, che alloraquando gli ufficiali e l'equipaggio di una nave armata e spedita contro una nazione nemica, commettessero, in certi limiti, degli atti di violenza contro sudditi di nazioni amiche, non dovrebbero i medesimi essere trattati come pirati, per ciò solo che hanno oltrepassato i poteri loro accordati, se non possa dedursi dalle circostanze l'intenzione ben caratterizzata di esercitare la pirateria. Essendo lo Stato da cui vennero concesse le lettere di marca risponsabile verso i governi stranieri degli atti riprensibili de' suoi corsari, appartiene esclusivamente ad esso il diritto di giudicare e punire le offese commesse sotto il manto della sua autorità, senza che abbiano ad arrogarsi tale diritto gli altri Stati.

184. Molte questioni a questo proposito sono trattate dai pubblicisti, questioni tendenti a conoscere, se si verifichi il reato di pirateria, nel caso in cui una nave ricevesse lettere di marca, non dal proprio sovrano, bensì da un estero governo, oppure da due o più governi di Stati differenti. Ma essendo la corsa, come già si disse, pressochè relegata nel dominio della storia, tali controversie perdettero l'importanza che aveano per lo passato. Per tale motivo non crediamo opportuno svolgerle. Ci riserviamo soltanto ad accennare in seguito, in qual modo qualcuna di esse sia stata risoluta dalla legislazione italiana (9).

185. Non potendo un fatto delittuoso essere sorgente di diritto per chi se n'è reso colpevole, i pirati non hanno alcun titolo per acquistare le cose da essi predate e trasmetterle, in qualsiasi modo, a un terzo acquirente. Ecco il perchè è regola di Diritto delle genti, che i beni ricuperati sui pirati debbono restituirsi ai loro legittimi proprietari; alla qual regola rendevano omaggio le antiche ordinanze sulla marina, con disporre, che il *pirata non può cangiare il dominio*. Il medesimo principio è consacrato dal Diritto pubblico interno delle nazioni civili,

(8) Bynhersoek, *Quæstiones juris pubblici*, lib. 1, cap. 17; Wheaton, *loco citato;* Ortolan, *loco citato.*

(9) Per le accennate questioni vedasi l'Ortolan, *ibidem*.

e lo è pur anco da molti trattati di commercio antichi e nuovi. In questi trattati, le parti contraenti stipularono, che quella restituzione ai veri proprietari o ai loro rappresentanti, debitamente autorizzati, sarà fatta, sulla prova della identità della proprietà, anche quando l'oggetto reclamato fosse venduto, purchè sia constatato, che l'acquirente sapeva o poteva sapere che la cosa alienatagli provenisse da pirateria. Fra le convenzioni recenti, conchiuse in questo senso, abbiamo quella tra la Francia e il Perù del 9 Marzo 1861, e i trattati di commercio e di navigazione stipulati dal Regno d'Italia col Belgio nel 9 Aprile 1863 (10), con Nicaragua nel 5 Marzo (11), con Tunisi nelli 8 Settembre (12), col Regno di Siam nel 3 Ottobre (13), con Guatemala nel 31 Dicembre dello stesso anno (14).

186. Abbiamo già detto, che il reato di pirateria, se appartiene al Diritto delle genti, in quanto agli elementi che lo costituiscono, soggiace d'altra parte al gius pubblico de' diversi Stati, circa la punizione de' colpevoli e il modo d'infliggerla. Faremo un cenno delle disposizioni sancite in proposito dal Codice per la marina mercantile del Regno d'Italia.

Il legislatore italiano punisce anzi tutto gli atti di depredazione o di grave violenza commessi da una nave con bandiera nazionale, o senza carte di bordo, contro una nave tanto nazionale, quanto di Potenza estera, colla quale lo Stato non fosse in guerra. La pena è del *maximum* de' lavori forzati a tempo, ossia di venti anni, pel capitano, o padrone, e per gli ufficiali della nave. Per le altre persone dell'equipaggio, fu stabilito, che incorreranno nella pena de'lavori forzati per anni quindici, estendibile al *maximum* de' lavori forzati a tempo. Talvolta si va sino alla pena di morte, la qual pena è comminata ai capitani, ai padroni e agli ufficiali di bordo, qualora gli atti di depredazione o violenza sieno preceduti, accompagnati o susseguiti da omicidio o da ferite costituenti da per sè un crimine. Concorrendo siffatte circostanze, le persone dell'equipaggio sono

(10) Art. 28.
(11) Art. 10.
(12) Art. 7.
(13) Art. 14.
(14) Art. 11.

punite co' lavori forzati a vita. Nel caso di ferite semplici, la pena si diminuisce di un grado, cioè il capitano, padrone e gli altri ufficiali di bordo, sono puniti co' lavori forzati a vita, e le persone dell' equipaggio col *maximum* de' lavori forzati a tempo (15).

187. In armonia coi principî di Diritto internazionale, giusta i quali si è veduto, che i pirati sono soggetti alla giurisdizione di tutti gli Stati, lo stesso legislatore dichiara, che incorreranno nelle accennate pene le persone dell' equipaggio di una nave *con bandiera estera*, la quale, fuori dello stato di guerra, commettesse gli atti di depredazione avanti enunciati (16).

188. In seguito vennero date le disposizioni relative alla pirateria che si può commettere in tempo di guerra. A questo riguardo si fa distinzione fra le depredazioni commesse da una nave di bandiera nemica, senza essere provveduta di lettere di marca, contro nazionali od alleati, dalle aggressioni e depredazioni che si commettono da navi nazionali, non munite di quelle lettere, a danno di bastimenti mercantili di nazione nemica. Nel primo caso, i colpevoli incorrono nelle stesse pene stabilite pel tempo di pace, ma colla diminuzione di un grado; nel secondo, invece, la diminuzione è di due gradi (17). Non siamo convinti della ragionevolezza di siffatta distinzione. A nostro avviso, non è conforme alle eterne massime di ragione, che un atto venga punito più o meno gravemente, secondo che il delinquente sia straniero, oppure cittadino. La mancanza di lettere di marca fa sì, che le aggressioni e le depredazioni sieno illegittime; laonde la pena deve essere eguale, qualunque sia la bandiera della nave i cui equipaggi se ne sono resi colpevoli.

189. Si puniscono colle pene nelle quali incorrono i pirati, le persone dell'equipaggio di una nave, senza distinguere se sia nazionale o straniera, le quali, fuori dello stato di guerra, commettessero a mano armata atti di depredazione o di estorsione sulle coste marittime dello Stato (18). Non vi ha infatti ragione

(15) Art. 320 del predetto codice.
(16) Art. 321.
(17) Art. 322.
(18) Art. 323.

per non pareggiare tali atti a quelli che si commettono in mare contro una nave di bandiera nazionale, oppure di bandiera straniera.

190. La legislazione italiana considera come dediti alla pirateria gli individui dell'equipaggio di una nave fornita d'armi che navigasse senza essere munita di carte di bordo, di lettere di marca, o di alcun altro documento constatante la legittimità della spedizione. La pena comminata a siffatti individui non è eguale a quella stabilita contro i pirati; dappoichè non può dirsi che abbia avuto luogo la pirateria, fino a tanto che non sieno seguite delle depredazioni. Il capitano, padrone, od altro incaricato del comando della nave, sono puniti colla reclusione non minore di anni sette, estendibile fino ai lavori forzati per anni dieci; le altre persone dell'equipaggio colla reclusione (19), della quale non è stata indicata la durata, potendo perciò, giusta quanto dispone il codice penale (20), estendersi dai tre ai dieci anni.

191. Venne in seguito risoluta una delle questioni di sopra accennate (§ **184**), relativa al caso del capitano, od altro incaricato del comando di una nave armata in corso, od in corso e mercanzia, la quale navigasse colle carte o spedizioni rilasciate da due o più Stati o Potenze diverse. È stata stabilita per tal caso la pena della reclusione non minore di anni sette, estendibile fino ai lavori forzati per anni dieci (21).

Non si parla qui che del capitano, od altro avente l'incarico del comando della nave, senza che si faccia menzione delle altre persone dell'equipaggio. Anche la legislazione francese punisce soltanto il comandante di una nave o bastimento di mare armato e munito di commissioni rilasciate da due o più Potenze o Stati differenti (22).

192. Parlando di questa legislazione e di altre, relativamente all'indulgenza che si accorda alle persone dell'equipaggio, all'infuori del comandante della nave, nota l'Ortolan, essere in ciò fondata, che queste persone non sono sempre in grado di apprez-

(19) Art. 324.
(20) Art. 54 di quel codice.
(21) Art. 325 del codice per la marina mercantile.
(22) Art. 1, § 2 della legge 10 aprile 1825.

zare la situazione e di comprenderne tutta la colpabilità. Tuttavia egli crede, che siffatta indulgenza, posta così come regola obbligatoria ed assoluta per tutti i casi, sia troppo estesa. Se l'esistenza di questa eccezione favorevole non può essere messa in controversia nelle legislazioni particolari interne che ne fanno menzione formalmente, non può dirsi lo stesso nel Diritto internazionale universale. Noi crediamo, egli soggiunge, che, giusta i principî di questo Diritto, le nazioni, od almeno quelle i cui bastimenti vennero attaccati, sono autorizzate a trattare come pirati non solo il capitano e gli ufficiali, ma ben anco l'equipaggio di una nave, la quale, con una commissione straniera, corra addosso a bastimenti amici della sua nazione. Ciascuno, anche un semplice marinaio, può facilmente comprendere quello che un simile atto ha d'illecito. Dicasi lo stesso, a più forte ragione, dell'equipaggio di navi aventi commissioni di diversi Stati, ai quali esse sono straniere. Soltanto, giusta il prelodato scrittore, devono le cose qui procedere come in ogni accusa di pirateria: spetta al giudice che pronunzia sull'accusa di apprezzare, particolarmente per le persone dell'equipaggio, se qualcuna tra esse non sia stata costretta od ingannata, ed a mostrarsi più facile, sotto quest'ultimo rapporto, in tutti i casi in cui la colpabilità della situazione fosse meno apparente per persone volgari (23).

193. Si fa poi a chiedere l'Ortolan, se la disposizione della legge francese, conforme, come si è veduto, a quella del codice italiano, la quale punisce il capitano di una nave munita di due o più commissioni rilasciate da Stati differenti, sia applicabile al caso in cui queste commissioni fossero state date da due o più Potenze alleate insieme contro un nemico comune, e qualora la nave così commissionata non attaccasse che questo solo nemico. In Diritto internazionale, egli dice, non essersi d'accordo nel risolvere siffatta questione. A suo avviso, debbonsi fare alcune distinzioni.

Incontenstabilmente ei crede che vi abbia pirateria secondo il Diritto delle genti, nel caso in cui la nave munita di più commissioni fosse straniera a ciascuna delle Potenze alleate dalle

(23) Ortolan, *loco citato.*

quali prese commissione. L'atto di pirateria non consiste da sua parte, solamente in ciò, che essa porta molte commissioni di Stati differenti, ma sopratutto nell'essere la medesima straniera a questi Stati, e nel correre addosso a navi in pace colla propria nazione.

Ma se il bastimento fosse commissionato dalla propria naziona, e da una o più Potenze sue alleate in una guerra comune, di tal guisa, che in virtù di queste commissioni, esso corre su un nemico del suo paese, e si limita a fare buona e leale guerra a questo nemico, la situazione cangia: egli è impossibile di vedervi un reato di pirateria. Tuttavia, e l'Ortolan cita in appoggio della sua opinione il De Martens e il Vheaton (24), questa situazione è irregolare; essa ferisce le leggi internazionali, ed apre la porta a molti abusi. Diffatti, se si chiede quale possa essere l'utilità per un tal bastimento, mentre è già munito di una commissione del suo governo contro un nemico comune, di unirvi ancor quella di un governo, alleato contro il medesimo nemico, altra non se ne troverà che quella risultante da ciò, che possono gli Stati fra i quali si combatte la guerra avere adottato, a riguardo dei neutri, regole differenti di condotta, e che ciascuno di essi può essere legato da impegni separati; di modo che il bastimento portatore delle commissioni invocherà da ciascun Stato, le une o le altre di queste regole, secondo che esse gli saranno più vantaggiose. Questo solo motivo di un simile cumulo ce ne palesa l'illegittimità. Il Diritto internazionale non può ammetterlo; è duopo, conchiude l'Ortolan, attenersi, rigorosamente e per tutti i casi, a questo principio: che una nave non può giammai essere regolarmente e legittimamente commissionata per la corsa, se non dal solo Stato cui essa appartiene (25).

(24) De Martens, *Essai concernant les armateurs*, chap. 2, § 15; Wheaton, *Op. cit.* tom. I, part. 2, chap. 2, § 15.

(25) La consuetudine internazionale è costante, secondo lo stesso scrittore, e tutti i pubblicisti si accordano unanimamente per porre tra i. crimini di pirateria propriamente detta gli atti di depredazione commessi da una nave commissionata da differenti Stati, in guerra l'uno contro l'altro. Queste commissioni opposte sono direttamente in contraddizione l'una coll'altra. Una tal nave piomba indifferentemente sull'uno o sull'altro partito, per arricchirsi delle spoglie d'entrambi: essa non ha altro scopo che la spogliazione. Ortolan, *loco citato*.

194. L'opinione sostenuta da questo scrittore circa l'accennata questione è in armonia colle disposizioni sancite dalla legislazione italiana. Dall'insieme di siffatte disposizioni chiaro emerge, come colle medesime siasi reso omaggio al predetto principio. Esso fu specialmente consacrato dalla disposizione sovramenzionata, per la quale sono puniti il capitano, od altro incaricato del comando di una nave armata in corso, od in corso e mercanzie, la quale navigasse colle carte o spedizioni rilasciate da due o più Stati, o Potenze diverse. Generica essendo tale prescrizione, dee ricevere applicazione, non solo nel caso in cui alla concessione delle lettere di marca sieno concorsi due Stati, stranieri al bastimento, insieme alleati, ma pur anco in quello in cui allo Stato di cui la nave porta la bandiera siasi unito per autorizzare la corsa uno Stato straniero, suo alleato. La commissione data da quest' ultimo Stato è illegittima; epperò rende punibile chi la ricevette, senza essere necessario che abbiano avuto luogo atti di depredazione, avendo la legge colpito da sanzione penale il fatto della doppia commissione. Se sieno seguiti tali atti, saranno applicabili le disposizioni sancite contro la pirateria, essendo veri pirati coloro da cui furono commessi.

195. È comminata la pena de'lavori forzati a tempo al capitano, od altro incaricato del comando, e agli ufficiali di bordo di una nave, i quali, sotto altra bandiera che quella dello Stato da cui ottennero le spedizioni, commettessero ostilità contro nazionali od alleati (26). Ed è da notare, che mentre se si tratti di carte o spedizioni rilasciate da due o più Stati, o Potenze diverse, è punito soltanto il capitano od altro incaricato del comando della nave; nel caso invece or ora menzionato, sono puniti anche gli ufficiali di bordo. Vanno unicamente esenti da pena le altre persone dell' equipaggio.

196. Il legislatore italiano contemplò il caso dell' impadronimento con frode o violenza commesso dalle persone dell' equipaggio di una nave *nazionale* contro il capitano o comandante (vedi § **179**). Tale fatto è punito, negli ufficiali di bordo e negli autori principali di esso, col *maximum* de'lavori forzati a tempo, estendibili ai lavori forzati a vita; negli altri, co'lavori forzati

(26) Art. 326 del predetto codice per la marina mercantile.

per anni quindici, estendibili al *maximum* de'lavori forzati a tempo. Ove il fatto fosse stato preceduto, accompagnato o seguito da omicidio o da ferite costituenti per sè un crimine, fu stabilito, che si applicherà ai colpevoli quanto venne disposto per gli atti di depredazione o violenza commessi da una nave con bandiera nazionale, o senza carte di bordo, contro una nave, tanto nazionale, quanto di Potenza estera, col concorso di siffatta circostanza (27); sono cioè essi puniti come si puniscono i pirati, allorchè gli atti di depredazione o violenza sieno accompagnati o susseguiti da omicidio o da ferite costituenti da per sè un crimine (Vedi § **186**). Però, mentre la pirateria è punita, anche quando sia commessa da navi straniere (§ **187**); all' incontro l'impadronimento della nave nel modo testè indicato è soltanto punito, come si disse, allorchè trattisi di nave *nazionale*. Ma è da notare, che ove, dopo la ribellione, una nave *straniera* commettesse delle depredazioni, queste costituirebbero veri atti di pirateria, e come tali punibili, qualora il bastimento fosse catturato da una nave italiana. Il fatto dell'impadronimento di una nave straniera da parte delle persone dell'equipaggio, per se solo, non rende la nave piratica, soggetta cioè alla giurisdizione di tutte le nazioni, non essendovi per anco alcun attentato contro la loro sicurezza. Ma quando, avvenuto tale fatto, la nave percorra i mari spogliando a diritta e a sinistra, essa è una vera nave piratica, avendo perduto la nazionalità che aveva, in seguito alla ribellione consumata dal suo equipaggio e alle depredazioni che le tennero dietro, depredazioni le quali hanno per effetto di farla considerare come nemica del genere umano; dappoichè, compiute oggi a danno di una nazione, possono domani compiersi a danno di tutte le altre.

197. È punita co' lavori forzati a tempo qualunque persona dell' equipaggio di una nave *nazionale*, la quale abbia dato dolosamente la nave stessa in mano al nemico (28).

198. Fu poi stabilita la pena della reclusione non minore di anni sette, estendibile ai lavori forzati per anni dieci, pel solo complotto tra due o più persone, diretto a commettere i due

(27) Art. 327 combinato coll'art. 320.
(28) Art. 328.

reati precedentemente indicati, relativi all'impadronimento della nave da parte delle persone dell'equipaggio, e alla sua consegna dolosa in mano al nemico (29).

199. È stata comminata la pena de' lavori forzati a tempo contro chiunque sia colpevole di aver fatto dolosamente naufragare od arenare una nave all'effetto di depredarla (30).

200. Chiunque poi siasi volontariamente impadronito di una nave *nazionale* col solo scopo di depredarla, è punito colla reclusione; salvo le maggiori pene incorse a termini della legge penale comune, quando il fatto fosse accompagnato da altri crimini o delitti (31).

201. Coloro che, senza essere complici de' reati sopra menzionati, volontariamente e scientemente dessero ricovero ai colpevoli, o ricettassero o comprassero in tutto od in parte gli oggetti depredati, o si intromettessero per farli vendere, saranno puniti colla reclusione non minore di anni cinque, ed anche coi lavori forzati per anni dieci, se il reato importasse la pena di morte o de' lavori forzati a vita. Negli altri casi, quando cioè vi sia complicità, i colpevoli saranno puniti colla pena immediatamente inferiore a quella dovuta all'autore del reato, in

(29) Art. 329.

(30) Art. 330 combinato coll'art. 303.

(31) Art. 331. La locuzione — *col solo scopo di depredarla* — ha dato luogo in pratica a molti dubbi; perocchè essendo previsti nei precedenti articoli 320 a 330 i diversi atti di pirateria *propria* ed *impropria*, aventi tutti come carattere comune la *violenza* e la *depredazione*, pareva difficile trovare un caso in cui la detta disposizione fosse applicabile. Forse, in via di conciliazione, si potevano considerare contemplati nell'articolo 331 i fatti di violenta depredazione commessi da persone estranee alla marina, laddove i precedenti articoli enumerano gli atti di pirateria commessi dagli ufficiali o dagli equipaggi, sia contro altre navi, sia contro quelle su cui sono imbarcati; tuttavolta anche questa soluzione avrebbe incontrato difficoltà, specialmente per la formola generale dell'articolo — *Chiunque*. Ecco il perchè il *Progetto* propone di dire: « Chiunque si sarà violentemente impadronito di una nave nazionale *fuori dei casi previsti negli articoli precedenti* . . . » Ci sembra, dice la Relazione, che questa formola, mentre non altera il concetto di quella cui si sostituisce, rimuove ogni ombra di contraddizione fra le diverse disposizioni del capitolo, e le completa, abbracciando nella sua generalità tutte le ipotesi che posson sfuggire anche al legislatore più preveggente.

modo però, che in nessun caso la pena possa essere minore del carcere. Furono eccettuati da questa disposizione la moglie, gli ascendenti e discendenti, i fratelli e le sorelle, gli affini negli stessi gradi, gli zii ed i nipoti del colpevole (32).

202. Il legislatore italiano pareggiò alle persone dell' equipaggio, stabilì cioè, che saranno puniti colle pene comminate a queste, i passeggieri, i quali si rendessero colpevoli de' reati d'indole piratica de' quali si è finora parlato (33).

203. Infine lo stesso legislatore dispose, che ne' casi contemplati nel Capo della pirateria, sarà inoltre pronunziata la confisca della nave, alloraquando la proprietà appartenga ai colpevoli. La nave confiscata sarà venduta agli incanti per cura dell' Autorità marittima, ed il prodotto della vendita sarà consegnato nella cassa de' depositi della gente di mare. La distribuzione di tale prodotto ha luogo colle norme prescritte per la ripartizione del prodotto delle cose predate o confiscate in tempo di guerra (34). Se però la nave sarà stata arrestata in alto mare, o se la cattura abbia avuto luogo in un porto od in una spiaggia, il prodotto della vendita spetterà alla cassa degli invalidi, sotto deduzione del quinto a favore delle persone che abbiano operato la cattura, o di un terzo, qualora abbiano incontrato resistenza con uso di armi micidiali (35).

204. Non essendo stata stabilita una competenza speciale per giudicare i colpevoli di pirateria, deve ricevere applicazione la disposizione generale concernente la competenza a conoscere dei reati *marittimi*, disposizione, della quale si parlerà nel Capo secondo del Titolo settimo.

205. Nulla è stato disposto circa la restituzione ai proprietari delle cose depredate dai pirati, le quali sieno state in appresso ricuperate. Se non che, dovendo i pirati essere trattati come si tratta il nemico in tempo di guerra, il qual principio si è veduto che venne applicato per la distribuzione del prodotto della vendita della nave confiscata (§ **203**), dovranno ricevere appli-

(32) Art. 332.
(33) Art. 333.
(34) Vedi art. 228 e seguenti.
(35) Art. 334.

cazione le norme relative ai ricuperi delle navi predate dal nemico; giusta le quali norme gli oggetti ricuperati debbono essere restituiti al proprietario, salva la retribuzione spettante a coloro che fecero il ricupero, come correspettivo del servigio da essi reso (36). Si viene per tal guisa a rendere omaggio alla massima più sopra accennata (§ 185), secondo la quale i beni ripresi ai pirati debbonsi restituire al loro legittimo proprietario.

206. Discorreremo ora della tratta de' negri, la quale dalle leggi particolari di alcuni Stati e da un gran numero di trattati venne assimilata alla pirateria; quantunque sia evidente non essere tale assimilazione conforme alla natura delle cose, non concorrendo nella tratta gli elementi costitutivi della pirateria, sebbene l' una sia abominevole al pari dell' altra.

207. Non staremo qui a parlare dell' origine del commercio degli schiavi e dello sviluppo da esso preso, essendo oramai tale commercio, un tempo dichiarato lecito e fonte legittima di lucro per gli Stati, riguardato come contrario ai diritti della umanità; epperò i governi si accordarono per proclamarne l' abolizione.

208. Vari furono i mezzi adoperati per attuare siffatta abolizione, fra i quali mezzi venne appunto annoverata l'accennata assimilazione. Essa è stata consacrata dalle leggi dell'Inghilterra e degli Stati-Uniti. Pareva poi che il governo britannico, unitamente ai governi delle altre grandi Potenze di Europa, si fossero posti d' accordo nell' accettarla, per guisa da doversi considerare come lecito, in tempo di pace, il diritto di visita reciproco, allo scopo di metter termine al flagello che avea per sì lungo tempo desolato l'Africa, degradato l'Europa ed afflitta l' umanità.

Fu col trattato 20 Dicembre 1841 che venne stabilito quell'accordo; ma il governo francese non volle ratificarlo, quantunque l' avesse sottoscritto il suo plenipotenziario. Non è già che la Francia intendesse porre ostacoli all' abolizione della tratta de' negri; essa riputò lesivo della indipendenza delle nazioni il diritto di visita in tempo di pace, come si è già da noi dimostrato (Vedi § 111); ed è unicamente per siffatta ragione che negò la ratifica al conchiuso trattato, il quale, ammettendo

(36) Vedasi l' art. 219 e seguenti.

l' assimilazione della tratta alla pirateria, attribuiva quel diritto, per assicurarsi che le navi non abbiano a bordo degli schiavi.

209. Senza intrattenerci ad enumerare gli altri mezzi escogitati per por termine alla tratta degli schiavi, ci limiteremo a dire, che oramai tutte le nazioni civili sono d'accordo nell'annoverarla fra i più gravi reati, stabilendo delle pene severe contro chi se ne rende colpevole.

210. Il Codice per la marina mercantile del Regno d' Italia, dopo le disposizioni relative alla pirateria, pose immediatamente quelle concernenti la tratta degli schiavi, delle quali disposizioni imprendiamo a fare un cenno.

Il legislatore italiano punisce la tratta e qualunque altro commercio di schiavi con navi di bandiera *nazionale,* qualunque sia la nazione cui appartenga il reo (37). Pertanto, si ha riguardo alla nazionalità della nave e non a quella del delinquente, mentre, allorchè trattisi di pirateria, essa è punita, qualunque sia la bandiera che sventola sulla nave (§ **186**, **187**). È evidente la ragione della differenza. I pirati, non avendo le loro navi alcuna nazionalità (§ **174**), non riconoscono l'autorità di alcuno Stato, e quindi i tribunali di tutti gli Stati sono congiuntamente competenti a giudicarli. Al contrario, le navi negriere navigano sotto la bandiera di una Potenza conosciuta, del cui territorio si reputano far parte; laonde i reati che si commettono col loro mezzo si considerano avvenuti nello stesso territorio. Ecco il perchè è lo Stato, da cui dipende la nave dedita alla tratta dei negri, che è competente in prima linea a giudicare i colpevoli, a qualunque nazione essi appartengano, pel principio della territorialità delle leggi penali (38); se gli altri Stati si arrogassero tale diritto, verrebbero a commettere una manifesta violazione del suo territorio. Così, se la tratta degli schiavi abbia luogo per mezzo di una nave straniera, non potrebbe essere punita dai Tribunali italiani, in conformità al predetto Codice, senza lesione della sovranità territoriale dello Stato di cui il bastimento porta la bandiera. È a questo Stato, per essere la tratta avvenuta nel suo territorio, che apparterrà il diritto

(37) Art. 335.

(38) Art. 11 delle *disposizioni preliminari* del codice civile italiano.

di punire i colpevoli, conformemente alle leggi da esso sanzionate.

211. La pena, secondo i casi, è de'lavori forzati a tempo, o della reclusione. Se un fatto di tratta ebbe luogo, sono soggetti alla prima di queste pene il capitano, o padrone, ed il sopraccarico, come pure coloro che ne avranno adempito le funzioni; quantunque non iscritti nel ruolo di equipaggio, unitamente a quelli che avranno armato o fatto armare la nave collo scopo di renderla atta all'esercizio della tratta, o di altro commercio di schiavi. Gli assicuratori e fornitori de'fondi, che avessero scientemente partecipato all'armamento, ed ogni altro complice, come pure gli uomini dell'equipaggio, salvo quanto si dirà più avanti pel caso in cui essi si fossero trovati a servire loro malgrado una nave dedita alla tratta (vedi § **217**), saranno puniti colle norme stabilite dal Codice penale comune; vale a dire, correranno la sorte degli autori della tratta, o di altro commercio di schiavi, quando la loro cooperazione sia stata tale che senza di essa il reato non sarebbe stato commesso; avrà invece luogo la diminuzione della pena da uno fino a tre gradi, secondo le circostanze, negli altri casi (39).

La pena della reclusione poi fu stabilita per ogni altro commercio di schiavi, eseguito con una nave nazionale (40).

212. In omaggio alla umana personalità, la quale deve essere riconosciuta anche negli schiavi, è stato disposto, che l'omicidio, le ferite, le percosse, o qualsiasi altra offesa contro la persona di uno schiavo imbarcato, saranno punite come se fossero commesse contro una persona libera (41).

213. Quando una nave armata pel trasporto di schiavi sarà stata sorpresa, prima che alcun fatto di tratta abbia avuto luogo, non essendo stato per anco consumato il reato, ma avendosi soltanto un tentativo di esso, le pene sovraccennate saranno

(39) Art. 336 di detto codice per la marina mercantile, combinato coll'art. 104 del codice penale.

Si reputerà pure, giusta l'art. 337, commesso il reato di tratta, sempre che uno schiavo sia stato trattato come tale a bordo di una nave.

(40) Art. 338.

(41) Art. 339.

diminuite di un grado (42). Il tentativo pertanto della tratta è punito più severamente del tentativo di un reato comune, punendosi quest' ultimo tentativo colla diminuzione di due o tre gradi, secondo le circostanze, e specialmente secondo la maggiore o minore prossimità dell'atto alla consumazione del reato (43). È evidente, infatti, che fra i due tentativi, il primo ha una gravità maggiore dell' altro. Se trattisi di un reato comune, ove manchi qualche atto per essere consumato, non è certo che il delinquente l' avrebbe commesso, poichè poteva pentirsi e desistere, allorquando si avvicinava alla consumazione del reato. Ad ogni modo, avendo egli dimostrato una determinata risoluzione criminosa, è giusto che sia punito; e si lascia in facoltà del giudice d' infliggere, secondo le circostanze, e specialmente, secondo la maggiore o minore prossimità dell' atto alla consumazione del reato, la pena del reato consumato diminuita di due o di tre gradi. Al contrario, nel caso in cui una nave armata pel trasporto di schiavi sia stata sorpresa prima che alcun fatto di tratta abbia avuto luogo, non si può porre in dubbio la ferma intenzione di commetterne; e se non ne fu commesso, deve ciò unicamente attribuirsi ad una circostanza affatto fortuita, indipendente cioè dalla volontà degli attentanti. Per la qual cosa, se è giusto che la pena sia diminuita, per essere minore il danno sociale, allorchè non sia seguito alcun fatto di tratta; deve però la diminuzione essere inferiore a quella stabilita pel tentativo di un reato comune.

Che se avvenga il sequestro della nave nel porto in cui ne seguì l' armamento prima della partenza, la pena sarà del carcere da due anni a cinque (44).

Ma tanto in questo, come nel caso precedente, non si farà luogo a procedimento, se non quando la prova dello scopo dell' armamento apparisca dalle disposizioni fatte a bordo, o dalla natura del carico (45).

214. Stabilì poi il legislatore, in quali casi una nave di commercio si debba presumere dedita alla tratta de' neri ed armata

(42) Art. 340.
(43) Art. 98 del codice penale.
(44) Citato art. 340, capoverso 1.
(45) Capoverso 2.

per essa, salvo la prova contraria. Questa presunzione, deriva dalla natura degli oggetti trovati nell'installazione, nell'armamento od a bordo della stessa nave (46).

(46) Un bastimento si presume dedito alla tratta de'neri ed armato per essa, se nell'installazione, nell'armamento od al suo bordo si troverà, all'atto della cattura o del sequestro, alcuno degli oggetti infra specificati.

1. Delle boccaporte in griglie e non in tavole intere, come le portano ordinariamente le navi di commercio, con un numero di scompartimenti orizzontali, sul corridoio e sulla coperta, maggiore di quello sia in uso per le navi di commercio.

2. Delle tavole in riserva disposte o atte a formare un doppio ponte, o un ponte volante, o un ponte detto *da schiavi*.

3. De'collari di ferro, o de'punzoni per marchiare gli schiavi.

4. Delle catene o delle manette in numero manifestamente maggiore delle occorrenti per la polizia e disciplina di bordo.

5. Una quantità di riso, di farina, di manioca del Brasile o di Cassaza, di meliga o di grano d'India, eccedente evidentemente i bisogni dell'equipaggio, la quale non fosse portata sul manifesto della nave, con una provvista d'acqua evidentemente maggiore di quella richiesta dai bisogni dell'equipaggio di una nave mercantile, senza essere portata sul manifesto suddetto.

6. Una quantità evidentemente superflua di barili d'acqua od altri recipienti atti a contenerne, a meno che il capitano produca un certificato della dogana del luogo di partenza, dal quale risulti che gli armatori hanno dato sufficienti garanzie che quei recipienti sieno unicamente riempiuti di olio di Palma od impiegati in qualsiasi altro lecito commercio.

7. Un numero di gamelle o di bidoni evidentemente maggiore di quelli richiesti per l'equipaggio di una nave mercantile, con due o più caldaie od anche una sola di capacità evidentemente maggiore di quella che esigono i bisogni dell'equipaggio di un legno mercantile, senza che ne faccia menzione il manifesto della nave (Art. 341).

Chi non vede come trovandosi a bordo di una nave alcuno degli accennati oggetti, si abbia la presunzione, sino a prova contraria, che il bastimento è dedito alla tratta de'neri ed armato per essa? Se non che, mentre gli oggetti contemplati ai numeri 1, 2, 3 e 4 indurranno presunzioni di tratta, in qualunque luogo succeda la visita o sequestro della nave, trattandosi di oggetti che servono di stromento per eseguire la tratta; al contrario, quelli contemplati nei numeri 5, 6 e 7 non indurranno presunzioni di tratta, se non quando la visita o sequestro della nave succeda:

1. Lungo le coste occidentali dell'Africa, dal Capo Verde fino al decimo grado al mezzogiorno dell'equatore, ed al trentesimo grado di longitudine occidentale, a partire dal meridiano di Parigi.

2. Quando la nave sia visitata, od almeno scoperta ed inseguita, entro

215. Sempre quando si faccia luogo a condanna per reato o tentativo di tratta, la nave sarà confiscata e venduta. Non essendosi potuta eseguire la cattura della nave, i colpevoli saranno condannati solidariamente al pagamento di una somma corrispondente al valore presuntivo della medesima (47).

216. In caso di confisca, il prodotto sarà devoluto all'erario nazionale, salvo quanto fosse stabilito dalle convenzioni internazionali verso gli equipaggi di navi estere che avessero operato la cattura. Qualora però sulla nave sequestrata si trovassero schiavi, è stato stabilito, che la metà del valore potrà essere ripartita fra i medesimi, avuto riguardo al loro numero (48). È cosa equa, che essi possano approfittare di una parte del valore della nave, nella quale, in dispregio della loro personalità, erano considerati come vile merce da barattare.

217. Finalmente dispose il legislatore italiano, che saranno esenti da ogni pena gli individui dell'equipaggio che loro malgrado si fossero trovati a servire una nave dedita alla tratta. È stata però imposta una condizione a tale esenzione: è neces-

una zona di sessanta miglia marine intorno alle isole di Madagascar, di Cuba o di Portoricco, od alla stessa distanza dalle coste del Brasile (Art. 342). Trattasi infatti di oggetti, i quali per se stessi non possono indurre la presunzione che la nave sia dedita alla tratta. Ma allorchè avvenga che la visita o sequestro del bastimento succeda in vicinanza ai luoghi ne'quali esistono mercati di schiavi, quella presunzione è più che legittima.

Quando un fatto di tratta abbia avuto luogo, o siavi stato tentativo per commetterlo, si presumerà che abbiano avuto l'intendimento di favorire l'opera delittuosa e soggiaceranno alla pena de'complici del reato o del tentativo:

1. Coloro che avessero venduto una nave che si trovasse in alcuna delle condizioni previste ai numeri 1, 2 e 3 dell'art. 341, senza che risulti che fosse allora destinata al trasporto di emigranti;

2. Coloro che, senza licenza dell'Autorità marittima o dell'ufficiale consolare del luogo di partenza, avessero venduta una nave nazionale a persona estera sulla costa occidentale d'Africa fra il Capo Verde e il decimo grado di longitudine meridionale, e sulle coste del canale di Monzambico o delle isole di Madagascar (Art. 343).

Infatti, tanto in un caso come nell'altro, non si può porre in dubbio l'intendimento di favorire l'opera delittuosa, e quindi è ben giusto, che s'infliggano le pene cui soggiacciono i complici del reato, o del tentativo.

(47) Art. 344 in principio e 1. capoverso.

(48) Citato art. 344, 2. e 3. capoverso.

sario, acciò questa abbia luogo, che quegli individui, prima di avere avuto notizie dello incominciato procedimento, e non mai più tardi di giorni quindici dalla loro ammessione a libera pratica in un porto dello Stato, od estero qualunque, abbiano denunziato agli agenti del Governo od all'Autorità del luogo i fatti relativi alla tratta (49). Solo il concorso di questa circostanza può far ritenere come cosa veritiera la violenza che si asserisca patita dagli individui dell'equipaggio per servire una nave dedita alla tratta. Anche quando sia constatata la violenza, il silenzio mantenuto dopo che essa venne a cessare, vale a dire, dopo che chi ne fu vittima ritornò al pieno dominio delle sue azioni, cooperando per siffatta guisa a sottrarre i colpevoli della tratta al rigore delle leggi, deve avere per effetto di assoggettarlo alle pene cui soggiacciono i complici (vedi § **211**).

218. Non essendo stata stabilita, come per la pirateria (§ **204**), così per la tratta degli schiavi, una competenza speciale per giudicare i colpevoli di tale reato, sarà applicabile la disposizione generale concernente la competenza a conoscere de' reati *marittimi*, della qual disposizione ci siamo riservati discorrere nel Capo secondo del Titolo settimo.

(49) Art. 345.

TITOLO SESTO.

Diritto d'inchiesta della bandiera

SOMMARIO.

219. Armamento in guerra e navigazione di conserva de' bastimenti di commercio, per provvedere alla loro sicurezza.
220. Per qual motivo sia stata tolta ai privati la facoltà di armare bastimenti in guerra.
221. Dovere delle navi militari, in alto mare, rispetto ai legni mercantili, qualunque sia la loro bandiera.
222. Diritto di *avvicinamento* (*the right of approach*).
223. Diritto d'*inchiesta della bandiera,* attribuito alle navi da guerra sulle navi di commercio.
224-225. Differenze fra questo diritto e quello di visita che si esercita in tempo di guerra.
226. Opinione dell'Ortolan sull'ammissibilità del diritto d'inchiesta della bandiera.
227. Opinione di Fenimore Cooper.
228. Uso invalso, giusta il quale, alla vista di una nave da guerra che inalbera la sua bandiera, una nave di commercio deve fare altrettanto.
229. Una nave militare ha altresì il diritto di *far discorrere* un bastimento mercantile. Entro quali limiti si eserciti tale diritto.
230. Quando sia lecito oltrepassarli.
231. Se possa adoperarsi la forza contro un bastimento che si ostini a non rispondere alla chiamata, e ricusi d'inalberare la bandiera.
232. Limiti entro i quali si deve esercitare il diritto d'inchiesta della bandiera.
233. Esercitato entro tali limiti, nulla contiene di offensivo alla dignità e alla indipendenza delle nazioni.
234. Disposizione della legislazione italiana.
235. Codice universale di segnalazione marittima, adottato dai principali Stati marittimi.
236. Servizio semaforico.

219. Prima di discorrere degli altri fatti delittuosi che possono seguire a bordo di una nave, ci occuperemo, a complemento

della materia concernente la pirateria, del diritto d'*inchiesta della bandiera* in alto mare.

La gran via aperta a tutti i popoli frammezzo ai mari per le loro comunicazioni di ogni specie, è per sua natura suscettibile di diventare il teatro di disordini e di brigantaggi, disordini e brigantaggi, che le nazioni hanno interesse di reprimere in comune. In un'epoca di molto posteriore alla barbarie del medio evo, la sicurezza della navigazione, come bene osserva l'Ortolan, era compromessa da una miriade di ladri di mare, o pirati. Furono le cose portate fino al punto, che le navi mercantili non azzardavano d'intraprendere da sole un viaggio di qualche durata, senza essere completamente armate. Esse si costituivano in associazione per navigare insieme, affine di soccorrersi vicendevolmente, eleggendosi un capo chiamato *ammiraglio*, o *vice-ammiraglio*. La collezione de' regolamenti marittimi, conosciuta sotto il nome di *Consolato del mare*, gli usi e costumi del mare de' diversi Stati, le ordinanze di ciascun Monarca, o di ciascuna Repubblica, prescrivevano quest' armamento in guerra de' bastimenti di commercio e questa navigazione di conserva.

220. Se non che, siccome si può abusare di qualunque più sacra istituzione, così avvenne, che siffatte associazioni non si limitassero alla difensiva, che era lo scopo pel quale si erano costituite, ma soventi esse divenissero la sorgente della pirateria in tempo di pace.

Le nazioni compresero finalmente, non esservi altro mezzo per por termine a tali piraterie, sì pericolose per tutte, che di togliere ai privati la facoltà di armare bastimenti in guerra, o di limitare cotesta facoltà al solo caso del tempo di guerra, sottomettendola, anche allora, a regolamenti restrittivi speciali. Dice il prelodato scrittore, che da quell'epoca divenne affatto distinta la differenza fra i bastimenti armati dai Sovrani e le navi de' privati; e non essendo più lasciata la forza all'arbitrio de' semplici cittadini, l'impiego di essa cessò di degenerare in abuso. Oggidì, i progressi della civiltà, l'estensione delle relazioni internazionali, la conoscenza più perfetta del globo, lo stabilimento di governi regolari nelle regioni le più lontane, assicurano il pacifico traffico de' commercianti.

221. I bastimenti mercantili, portati da questo traffico nei

porti di oltremare, vi trovano appoggio e buona accoglienza. Sul pieno mare, ove tutte le nazioni hanno un eguale interesse a poter navigare con sicurezza, le diverse marine si prestano all'occasione un mutuo soccorso. I bastimenti delle marine militari, principalmente, meglio arredati, meglio approvvigionati e più forti in equipaggio, sono più atti de' legni mercantili a dare soccorsi efficaci. Una delle più belle missioni delle navi da guerra, stà nel coprire ovunque della protezione dello Stato onde dipendono il commercio marittimo de' nazionali di questo Stato. Ma tale missione protettrice non è più, quando si è in alto mare, rinchiusa in uno stretto cerchio di nazionalità; essa in allora si accresce e si ingrandisce, ed associandosi al carattere dell'elemento il cui uso è comune a tutte le nazioni, entra nella sfera più larga del Diritto internazionale. Il dovere pertanto delle navi da guerra è d'impiegare la forza di cui dispongono per impedire sul mare la perpetrazione de' crimini di pirateria, di ricercare e di arrestare gli autori di questi crimini. L'inadempimento di siffatto dovere condurrebbe irresistibilmente alla riapparizione del brigantaggio marittimo organizzato. Si vedrebbero di bel nuovo sorgere, dice l'Ortolan, que' briganti, conosciuti sotto il nome di accattoni del mare *(gueux de mer)*, i quali ci sono rammentati dalla storia de' primi tempi della Repubblica delle Provincie-unite de'Paesi-Bassi, e que' filibustieri che nel secolo decimosettimo desolavano i mari di America. È dovuta alla presenza de'bastimenti da guerra in tutti i paraggi, alla sorveglianza che vi esercitano, la pressochè completa estinzione della pirateria nella più gran parte de' mari.

222. Agli occhi della gente di mare, per gli uomini pratici, il carattere de' pirati propriamente detti si rivela tosto con indizi non equivoci. D' altronde questi briganti di mare sono ordinariamente segnalati fin dalla loro apparizione. Ma non sempre può ciò aver luogo. Un bastimento, i cui ufficiali e l'equipaggio hanno commesso veri atti di pirateria, secondo la definizione del Diritto delle genti, può celarsi molto bene, sotto apparenze esteriori, oneste e pacifiche. Possono presentarsi circostanze, nelle quali sia necessario diffidare di queste apparenze. Può accadere, che sia d'uopo di assicurarsi del vero carattere di una nave incontrata in pieno mare.

Indipendentemente anche dal caso di timore di pirateria, i navigatori, durante il loro cammino nelle solitudini dell'oceano, hanno soventi bisogno di riconoscersi. È questa una delle necessità della vita marittima, necessità che esiste per tutte le nazioni, per tutte le navi, sia da guerra, sia mercantili; perocchè essa risulta dal bisogno di comunicare in mare colle vele spiegate, e dall'obbligo di uno scambio di buoni uffici internazionali da bandiera a bandiera.

Ecco la ragione dell'uso internazionale messo soventi in pratica, giusta il quale, le navi che s'incontrano sventolano la loro bandiera per indicare la loro nazionalità, avvicinandosi l'una all'altra, allorchè hanno a chiedere un servizio, o un soccorso, o per darsi reciprocamente delle notizie ed informazioni sul viaggio. Il bastimento che vuol comunicare con un altro ha perfettamente il diritto di manovrare per raggiungerlo, in una parola, di dargli la *caccia*, e di avvicinarlo a portata di voce. Senza dubbio il bastimento inseguito non ha l'obbligo di cambiar strada, nè di fermarsi, nè di diminuire il suo movimento; ma neppure può pretendere che sia tracciata intorno a sè una linea fittizia di demarcazione, dentro la quale non possa penetrare il bastimento *cacciatore.*

Questo diritto di *dare la caccia* è stato riconosciuto dalla Corte Suprema degli Stati-Uniti, sotto il nome di *diritto di avvicinamento (the right of approach).*

223. Gli Americani applicano altresì questa denominazione al diritto che hanno i bastimenti da guerra di avvicinare una nave di commercio per riconoscerne il vero carattere, e per constatare la sua nazionalità, mercè segni esteriori che la palesino. L'Ortolan chiama questo diritto *inchiesta della bandiera (enquête de pavillon)*; espressione forse nuova, egli dice, la quale per altro indica il solo scopo che si propone ordinariamente, quello di far sventolare la bandiera della nave.

224. Ciò premesso, lo stesso scrittore fa notare le differenze profonde che separano l'accennato diritto da quello di visita che si esercita in tempo di guerra, e del quale noi parlammo nel Titolo secondo (vedi § 75-78). Questi diritti differiscono essenzialmente nel loro scopo, ed anche nel modo con cui si esercitano.

Il diritto d'inchiesta della bandiera non ha che uno scopo: quello di riconoscere la nazionalità del bastimento, precisamente onde accordare a questo tutti i diritti risultanti da siffatta nazionalità, non appena è stata riconosciuta.

In quella vece, il diritto di visita ha per iscopo di constatare a bordo di una nave, *la cui nazionalità è stata di già riconosciuta,* alcuni fatti relativi al suo carico, o ad ogni altro oggetto interno.

Il primo di questi diritti riposa sul rispetto medesimo della nazionalità, sul rispetto della indipendenza degli Stati sovrani. Egli è perchè si rispetta questa nazionalità, perchè si vuole assicurarle, garantirle tutti i diritti che le sono inerenti, che è d'uopo stabilire un mezzo di riconoscerla e d'impedirne l'usurpazione fraudolenta. Dal momento in cui la nazionalità è stata riconosciuta, la potenza straniera si ferma, essa lascia la nave a tutta la indipendenza della sua bandiera.

Al contrario, l'altro diritto è un attacco agli attributi della nazionalità e alla indipendenza reciproca degli Stati sovrani. Egli è quando questa nazionalità è stata riconosciuta, e malgrado tale riconoscimento, che uno Stato straniero va ad ingerirsi a bordo della nave, anche in pieno mare, per constatarvi certi fatti.

Insomma, nel primo caso, dice l'Ortolan, una sovranità riconosce l'altra; nel secondo, essa si distende sull'altra, anche dopo averla riconosciuta.

225. Indipendentemente dal loro scopo, gli accennati due diritti differiscono considerevolmente per la procedura che si osserva nella loro attuazione pratica. L'espressione del diritto di inchiesta della bandiera, confrontato col diritto di visita, indica un procedimento più dolce, mezzi meno diretti, la facoltà preliminare d'informarsi della nazionalità, di chiedere cioè l'esibizione degli indizi che la palesino. Il più sovente, può bastare per questa verificazione di ricorrere a segnali visibili, di far seguire uno scambio di parole al portavoce, salvo il caso di sospetto legittimo di pirateria. Mentre che l'espressione stessa del diritto di visita importa l'idea, che il visitatore si rechi a bordo del bastimento che si vuole ispezionare, e vi si abbandoni ad atti di esame e di ricerca per la constatazione de' fatti in questione.

Poste le accennate differenze, l'Ortolan si schiera, al par di noi (vedi § **111**, **112**), fra gli avversari del diritto di visita, il quale si eserciti fuori del tempo di guerra. Tale diritto non esiste in tempo di pace, salvo che non sia stato stipulato da un patto speciale. Inoltre deve ammettersi nel caso di pirateria *evidentemente constatata.* Verificandosi questo caso, si ha il diritto anzi il dovere, non solo di montare a bordo della nave, qualunque sia la bandiera che faccia sventolare, e di esercitarvi la visita in tutta l'estensione della parola, ma altresì di fermarla e di catturarla anche colla forza. Ne si può dire questa una eccezione alla inammissibilità del diritto di visita in tempo di pace. Intanto non si ammette siffatto diritto, in quanto è lesivo della indipendenza reciproca delle nazioni: ma essendo la nave piratica priva di nazionalità (§ **174**), non si lede la indipendenza di alcuna nazione, alloraquando ha luogo a suo riguardo l'esercizio di esso.

226. Quello scrittore ammette invece il diritto d'inchiesta della bandiera in tempo di pace, purchè il suo esercizio sia strettamente rinchiuso entro determinati limiti, onde non compromettere menomamente la dignità e la indipendenza delle nazioni. Per comunicare in alto mare con un bastimento, per informarsi della sua nazionalità, insomma, per *riconoscerlo,* come dicono i marini, vi hanno de'modi di procedere in uso fra tutte le marine, e de'quali non è in alcuna guisa vietato l'impiego secondo i più stretti principî del Diritto delle genti.

L'insieme di questi modi costituisce quello che si chiama *inchiesta della bandiera.* Essi si limitano ai tre seguenti: dar la caccia alla nave che si vuol riconoscere; farle sventolare la sua bandiera, avendo tuttavia il bastimento cacciatore antecedentemente spiegata la propria; chiamarla col portavoce, farla cioè discorrere.

Racchiuso entro questi limiti, il diritto d'inchiesta della bandiera è, secondo l'Ortolan, il più inoffensivo di tutti i diritti; esso non lede menomamente nè la dignità, nè la indipendenza delle nazioni, ed alcuna fra le persone aventi qualche abitudine del mare non può negarne la convenienza e la necessità.

227. Possiamo, egli soggiunge, citare come prova l'opinione di un autore americano universalmente conosciuto, il quale, è

ben vero, che non appartiene alla classe de' pubblicisti e non fa autorità in materia di Diritto internazionale, ma le cui opere sparse dappertutto racchiudono soventi delle scene della vita marittima così ben descritte, così vere e riferite in un linguaggio tecnico sì ben parlato, che il lettore è tentato di crederle dovute alla penna di un marino di professione.

È del Fenimore Cooper, scrittore di una storia della marina degli Stati-Uniti, che l'Ortolan intende parlare. Trovasi in essa il seguente passo: « La legge delle nazioni non è che un insieme » di regole nate dalla necessità, e che, al pari delle leggi or- » dinarie, sono fondate sulla ragione. I commentatori accreditati » di questa legge, fin tanto che si sono limitati all'esposizione » de' principî, sono stati ragguardevoli pel loro sapere e per la » giustezza delle loro deduzioni; ma soventi, quando essi sono » discesi ai dettagli de'casi particolari, hanno mostrato la man- » canza di conoscenza che distingue il puro teorico dall'uomo » istruito alla scuola della pratica.

« Senza il diritto di dar la caccia, una nave da guerra sarebbe » perfettamente inutile in tempo di pace, e i pirati, i contrab- » bandieri, gli equipaggi ammutinati, ed anco tutti i bastimenti, » i quali, per ciò solo che sono sottomessi alle leggi del mede- » simo paese, devono di diritto riconoscere la sorveglianza della » nave da guerra, sfuggirebbero a questa sorveglianza, facendo » rotta in una direzione differente da quella seguita dall'incro- » ciatore. Senza il diritto di dare la caccia, non si potrebbe com- » piere sul mare alcuna missione di servizio militare. Non è uso » fra i marini di considerare come atto ostile, il semplice atto » di dare la caccia. Un bastimento corre dietro ad un altro, so- » venti al solo scopo di chiedere soccorso, e se questo diritto » di caccia non fosse punto ammesso, non si potrebbe nè spedire » dispacci, nè prendere informazioni, nè infine fare alcune delle » cose le quali per compiersi richiedono che i bastimenti si av- » vicinino l'uno all'altro.

« Il diritto di chiamare col portavoce non è già un diritto » puramente belligerante; dappoichè costituisce evidentemente » un mezzo per i bastimenti di comunicare insieme, allorchè » dopo la caccia essi sono giunti a portarsi l'uno vicino all'altro » per guisa da poter discorrere insieme. » . . . .

Queste riflessioni sul diritto di dare la caccia, e su quello di chiamare col portavoce, sono sovratutto notevoli, al dire dell'Ortolan, dappoichè esse emanano da un autore, cittadino di una Potenza marittima, il cui Governo ha sempre professato e mantenuto i princìpi generali della libertà de'mari, ed il quale ha forse esagerato questi princìpi a riguardo della verificazione della bandiera, reclamata come un diritto dagli Inglesi. È d'uopo altresì osservare, che l'autore americano ammette per tutti, e in tutti i tempi, anche durante la pace, questi due diritti di dar la caccia a un bastimento e di chiamarlo col portavoce, dappoichè egli dice in termini esplicitissimi, che senza l'esercizio di siffatti diritti una nave da guerra sarebbe perfettamente inutile in tempo di pace.

228. Egli è ciò che ammette anche l'uso generale, messo in pratica vicendevolmente da tutte le marine. Secondo quest'uso, un bastimento mercantile che incontra in mare una nave da guerra, spiega tosto la propria bandiera. Tuttavia, in stretto diritto, nulla può obbligarlo a mostrare pel primo i suoi colori. Se il bastimento da guerra ciò facesse, è da sua parte un avvertimento dato alla nave mercantile, di esigersi da essa, che faccia conoscere, mettendo fuori la sua bandiera, la nazione dalla quale ottenne l'atto di nazionalità. Quest'avvertimento è al bisogno appoggiato da un colpo di cannone, e in caso di rifiuto ostinato, da un altro colpo a palla perduta.

229. Una nave militare ha altresì e può volere esercitare il diritto di *far discorrere* un bastimento di commercio. In questo caso, essa gli dà la caccia per raggiungerlo a portata di voce; il bastimento mercantile deve rispondere alle questioni indirizzategli.

Inalberata la bandiera e fatte le risposte dalla nave interrogata, milita per esse la presunzione di verità, e, salvo casi eccezionali relativi alla pirateria, deve l'interrogante tenersene pago, e lasciar libera la nave di continuare la sua strada.

230. Allorchè per una manovra sospetta, o per qualunque altra causa evidente, si venga a distruggere siffatta presunzione, allorchè esistano motivi particolari, allorchè, a mo' d'esempio, essendo stato segnalato un pirata in certi paraggi, informazioni positive autorizzino a pensare che un bastimento apparso possa essere appunto quello: nessun dubbio allora, che non si abbia il di-

ritto di spedire una imbarcazione al suo bordo, affine di spingere più oltre il diritto d'inchiesta. Ma il compimento ed i risultati di quest'atto rimangono sotto la risponsabilità del comandante che li ordina. In ogni caso, l'impiego della forza è formalmente vietato, finchè non siasi acquistata la certezza dei fatti costituenti la pirateria.

Mille dettagli interni di cui un marino esercitato afferrerà prontamente l'insieme, le risposte fatte ad alcune questioni, avranno per risultato immediato di distruggere o di confermare i sospetti. Nel primo caso, l'ufficiale che ha proceduto all'esame deve ritirarsi, facendo conoscere al capitano il motivo pel quale si recò a bordo della nave. Questi non ha alcun diritto di lagnarsi, ove tutto sia avvenuto con moderazione. Fu fermato nel suo cammino, si penetrò nel suo domicilio, è stato l'oggetto di fastidiosi sospetti, cose tutte senza dubbio eminentemente vessatorie; ma le circostanze eccezionali hanno motivato la condotta tenuta a suo riguardo nell'interesse generale di tutte le nazioni, dappoichè questa condotta avea per iscopo la constatazione di fatti interessanti la sicurezza de' mari.

231. In seguito l'Ortolan passa ad occuparsi dell'ipotesi, la cui realizzazione è nel rango delle cose possibili, se non probabili, del caso cioè, in cui il bastimento che si vuol far *discorrere* si ostini a non rispondere e a non inalberare la sua bandiera. In questo caso, tale bastimento diviene a prima vista giustamente sospetto. Dopo la minaccia, sarà lecito impiegare la forza a suo riguardo? È alla prudenza de' comandanti che bisogna lasciare la decisione di questa delicata questione. In simile frangente, essi devono prendere consiglio dalle circostanze; nè giammai obbliare, che in tempo di pace l'uso della forza, il quale trae seco soventi mali irreparabili, non è permesso che come rimedio estremo, e rammentarsi sopratutto, che loro tocca la risponsabilità degli avvenimenti. La loro condotta, ove non sia improntata alla più grande moderazione, può porre il loro Governo nell'obbligo di acconsentire a delle riparazioni.

232. L'Ortolan finisce col conchiudere, che in tempo di pace, l'esercizio del diritto d'*inchiesta della bandiera*, rispetto a una nave mercantile straniera, deve limitarsi generalmente, salvo circostanze eccezionali e di necessità debitamente giustificata,

ad obbligare questa nave a spiegare la sua bandiera. Crede che, in certi casi, si abbia altresì il diritto di farla discorrere, evitando tuttavia di attraversare il suo cammino. Ed infine, che una nave da guerra non possa costringere a questi due atti un bastimento di commercio, allorchè quest'ultimo si trovi entro i limiti del mare territoriale di uno Stato civile, che non sia quello donde dipende la stessa nave (1).

233. È evidente, a nostro avviso, come il diritto d'*inchiesta della bandiera*, esercitato entro questi limiti, nulla contenga di offensivo alla dignità e alla indipendenza delle nazioni. Lo stato di associazione in cui esse si trovano le obbliga ad acconsentire a quelle restrizioni che alla piena libertà della navigazione pone la sicurezza di questa. Tali restrizioni, per quanto si riferiscono alla inchiesta della bandiera, non sono biasimevoli, da doversi respingere. Ed invero, o si vuol raggiungere una nave allo scopo di ottenere uno scambio di buoni uffici da bandiera a bandiera, ed in tale ipotesi, il bastimento, cui si dà la caccia, deve andare ben orgoglioso di compiere siffatti uffici. In tal guisa si rende omaggio al principio della solidarietà di tutte le nazioni, derivante dal costituire l'intiera umanità una sola famiglia. Nell'ipotesi poi che l'inseguimento del bastimento abbia luogo per aver esso dato motivo a sospettare che sia una nave di pirati, allora una delle due: o il sospetto è distrutto, e la desistenza della nave che procedeva all'inchiesta della bandiera ha per effetto di rendere infondate le lagnanze che volesse fare il capitano del bastimento inseguito, per avere egli medesimo, colla sua condotta, dato causa all'inseguimento; oppure il sospetto ha ricevuto conferma, ed è ben giusto, che si eserciti non solo il diritto d'inchiesta della bandiera, ma pur anco che tale diritto si converta in quello di visita, e che le cose si portino fino al punto, come più volte si accennò nel Titolo precedente, di fermare e catturare la nave, per tradurre i colpevoli appo i tribunali della nazione donde dipende il catturante.

234. La legislazione italiana, mentre fece il viso delle armi al diritto di visita in tempo di pace, avendolo formalmente condannato (**§ 113**); al contrario consacrò con apposita disposizione

(1) Ortolan, *Op. cit.*, tom. 1, liv. 2, chap. XII.

il diritto d'inchiesta della bandiera. Il Codice per la marina mercantile anzi tutto impone l'obbligo ai capitani e padroni che incontrassero in mare, o ritrovassero ne' porti esteri qualche nave da guerra dello Stato, di somministrare i ragguagli, le informazioni e le notizie di cui fossero richiesti. Dispose in seguito lo stesso Codice, che dovranno ancora i capitani e padroni obbedire alla chiamata delle navi da guerra di Potenze amiche, ed essendone richiesti, giustificare la propria nazionalità, sotto pena di decadere dalla protezione del Governo, qualora fossero danneggiati in conseguenza del rifiuto (2).

235. È poi da notare, che allo scopo di potere le navi comunicare fra loro in mare, per scambiarsi reciprocamente de' servigi, è stato da molto tempo presso le principali nazioni marittime oggetto di laboriose ricerche il pensiero di una lingua marittima universale, la quale offra un mezzo uniforme di ottenere l'accennata comunicazione.

Per lo passato le comunicazioni erano pressochè impossibili fra bastimenti di diversa nazione, per la varietà de' sistemi usati. Il Governo britannico destinava nel 1855 un Comitato composto delle persone più distinte nel mondo commerciale e di ufficiali della marina reale, incaricato di studiare la questione. Questo Comitato, nel quale figuravano i nomi considerevoli nella scienza degli Ammiragli Beechsey e Fitz Roi, formolò nel 1856 un progetto di Codice universale di segnalazione marittima. Compilato in seguito di un laborioso esame di tredici libri di segnali appartenenti a diverse nazioni, e messo in ordine dal signor Larkins, del *Board of Trade* e Segretario del Comitato, tale Codice, che offre tutte le guarentigie desiderabili, sia pel numero dei segnali che contiene, sia per la cura con la quale vennero classificati, è stato accettato da molte nazioni marittime per le loro navi tanto da guerra, come mercantili, da doversi adottare dalle une e dalle altre per le comunicazioni da scambiarsi in mare sia fra loro, sia con bastimenti esteri, ed anche coi posti semaforici stabiliti sui littorali, e per mezzo di questi con tutti gli uffici telegrafici.

Il Codice di cui è parola venne sancito per la marina italiana

(2) Art. 105 e 106 in principio di quel codice.

tanto militare, quanto mercantile, dal Regio Decreto 4 aprile 1869. Senza intrattenerci ad accennare tutte le disposizioni di tale Codice, in vigore presso le principali Potenze marittime, ci contenteremo di porre in rilievo, che esso costituisce un importante progresso, vuoi per l'aumento di sicurezza nella navigazione, vuoi per la maggior prontezza nelle transazioni commerciali, per avere adottato un linguaggio comune, il quale mette in grado i bastimenti di tutte le marinerie di comunicare fra loro in alto mare, nonchè coi posti semaforici che trovansi stabiliti lungo le coste. Tutti i bastimenti, a qualunque nazione appartengano, qualunque sia la lingua de' loro equipaggi, possono scambiare fra loro degli avvisi, delle dimande, di cui l'importanza misurasi dai bisogni e dai pericoli della navigazione; sono essi in grado altresì, allorchè si trovino in vista delle coste sopra le quali sieno stabiliti posti semaforici, di dare utili informazioni, di attendere quelle che loro importasse ricevere, di reclamare i soccorsi che loro fossero necessari, infine d'interrogare gli ultimi pronostici della meteorologia.

Col mezzo di diciotto bandiere cambiate due a due, tre a tre, e quattro a quattro, si ottengono più di settantotto mila combinazioni, numero più che sufficiente per esprimere tutte le comunicazioni necessarie in mare e per segnalare i nomi de' bastimenti da guerra e di commercio delle differenti nazioni. Un numero egualmente sufficiente di combinazioni, per i segnali a grandi distanze, è ottenuto dall'impiego di tre globi e due bandiere.

Pertanto il Codice di cui ci occupiamo, col creare una lingua universale marittima venne, per dir così, ad impartire il dono della parola alle navi che percorrono i mari, e quantunque distanti le une dalle altre.

236. La legge poi 5 maggio 1869 e il Regolamento 22 maggio 1870 diedero le disposizioni riguardanti il servizio semaforico. Basti l'accennare, che tale servizio, già organizzato in via provvisoria per la difesa dello Stato dai Ministeri di Marina e de' Lavori Pubblici, è stato dichiarato servizio pubblico di stabile istituzione, nell'interesse del Governo, della navigazione e de' privati, ed annesso alla Direzione Generale de' telegrafi. I posti semaforici devono essere collegati colle linee elettro-tele-

grafiche; a nulla giovando che una nave possa comunicare con un posto semaforico, se poi le notizie a questo trasmesse debbano rimanere giacenti nella costa lungo la quale il posto è stabilito. Fu prescritto, che lo scambio de' segnali si fa mediante il Codice commerciale internazionale sumentovato, tanto fra i semafori, quanto tra questi e i bastimenti di tutte le nazioni che vi hanno aderito.

I posti semaforici segnalano ai bastimenti in navigazione, quando ne sieno richiesti, i più interessanti presagi loro trasmessi dall'Ufficio centrale meteorologico, ed in caso di presagita tempesta, devono gli stessi posti innalzare sull'albero il segnale corrispondente. Incombe inoltre ad essi l'obbligo di comunicare ai bastimenti, cui sono diretti, i telegrammi all'uopo ricevuti dalle Autorità governative e dai privati, tanto se sieno consegnati personalmente, quanto se sieno ricevuti per mezzo del telegrafo o di altri posti semaforici, e parimenti di trasmettere i telegrammi, che ricevono dai bastimenti, alle Autorità ed ai privati cui sono diretti (3).

(3) Art. 1 e 3 della Legge, art. 11, 29 e 31 del Regolamento. Vedansi le altre disposizioni da questo sancite circa il modo di trasmissione semaforica de'telegrammi, sia *da un bastimento*, sia *ad un bastimento*.

TITOLO SETTIMO.

Altri fatti delittuosi a bordo delle navi

SOMMARIO.

237-238. Fatti delittuosi, oltre quelli di pirateria e di tratta di negri, che possono commettersi a bordo di una nave.
239. Divisione della materia in due Capi.

237. È fra le cose possibili, che a bordo di una nave si commettano fatti delittuosi, i quali non sieno di pirateria o di tratta di negri.

Anzi tutto si presenta l'ipotesi di fatti colpiti da sanzione penale, non costituenti che reati puramente militari, che infrazioni esclusivamente relative alla disciplina interna dell'equipaggio.

238. Si presenta indi quella di fatti delittuosi appartenenti, non alla categoria delle infrazioni puramente militari, o di disciplina professionale, bensì alla classe de'reati *comuni;* i quali possono essere *privati*, oppure *pubblici*, secondochè sieno diretti contro le persone o le proprietà di privati cittadini, oppure contro la personalità di uno Stato.

239. Parleremo di queste ipotesi in due distinti Capi, esponendo le regole internazionali ad esse applicabili.

Il primo avrà per oggetto i reati militari e le infrazioni disciplinari.

Il secondo i reati comuni.

CAPO PRIMO.

Reati militari e infrazioni disciplinari.

SOMMARIO.

240. Pe' reati militari e le infrazioni disciplinari a bordo delle navi, sono applicabili le leggi interne sancite dallo Stato, di cui queste portano la bandiera, a riguardo della marina militare, oppure della marina mercantile.
241. Disposizioni del Codice penale marittimo italiano circa l'amministrazione della giustizia penale a bordo delle navi dello Stato.
242. Consigli di guerra e Consigli sommari a bordo.
243-244. Competenza de' Consigli di guerra.
245. Competenza de' Consigli sommari.
246. Contro le sentenze degli uni e degli altri Consigli non è ammesso alcun ricorso.
247. Disposizioni concernenti le infrazioni disciplinari marittime.
248. Subordinazione delle persone di una nave militare al comandante. Quali castighi disciplinari si possano infliggere.
249. Inscrizione in appositi registri di tutti i castighi disciplinari.
250. Reati marittimi che si possono commettere a bordo di un bastimento di commercio.
251. Come sia amministrata la giurisdizione penale marittima mercantile.
252. Potere disciplinare a bordo delle navi di commercio.
253. A chi competa tale potere.
254. Quali atti sieno considerati come mancanze di disciplina, e pene ad esse applicabili.
255. Annotazione nel registro disciplinare di siffatte mancanze e delle inflitte punizioni.
256. Tutte le accennate disposizioni, relative all'amministrazione della giustizia tanto militare, quanto mercantile marittima, e alle infrazioni disciplinari sulle navi così da guerra, come mercantili, devono ricevere applicazione, sia che il bastimento si trovi in alto mare, sia che abbia gettato le ancore in un porto estero.

240. Qualora i fatti delittuosi, commessi a bordo di una nave, non costituiscano che reati puramente militari, che infrazioni

disciplinari, essi non danno luogo a difficoltà internazionali. Non consistendo questi fatti che in una violazione de' doveri professionali della gente di mare come tale, de' suoi doveri di subordinazione gerarchica verso i propri superiori, le Potenze straniere non hanno alcun interesse, e quindi alcun diritto a immischiarsene. Sia che trattisi di bastimenti da guerra, oppure di legni mercantili; che gli uni o gli altri trovinsi in pieno mare, oppure nelle acque territoriali di uno Stato straniero, poco importa. È il caso di applicare, su ciascun bordo, le leggi interne che possiede ciascuno Stato sulla marina militare, oppure sulla marina mercantile.

241. Faremo un cenno delle disposizioni sancite dalla legislazione italiana. Il Codice penale militare marittimo, dopo di essersi occupato de' reati militari *marittimi*, tanto in tempo di pace, come in tempo di guerra, stabilì la procedura, da osservarsi per tali reati. Fra le disposizioni concernenti la procedura, abbiamo quelle che si riferiscono all' amministrazione della giustizia militare a bordo delle navi dello Stato.

242. La giustizia militare marittima è amministrata a bordo di queste navi da Consigli di guerra e da Consigli sommari, costituiti ne' modi dalla legge indicati, ogniqualvolta si venga a commettere un reato di loro competenza (1).

243. I Consigli di guerra a bordo sono competenti a conoscere di tutti i reati militari *marittimi*, commessi non solo a bordo, ma pur anco a terra, da ogni persona inscritta sotto qualunque titolo sul ruolo di equipaggio di una nave dello Stato, o distaccata dal bordo per un servizio speciale, quando la nave non si trovi nel recinto di un arsenale marittimo. Conoscono eziandio de' reati *comuni* di qualunque natura, commessi sia a bordo, sia a terra, da persone inscritte sul ruolo di equipaggio di una nave dello Stato, quando questa si trovi fuori delle acque del territorio del Regno (2).

244. I Consigli di guerra a bordo giudicano pure:

1. Tutti gli individui imbarcati sopra legni in convoglio sotto

(1) Vedi articoli 317 2.° capoverso, numero 1 e 2, 340 al 359 del codice penale marittimo del Regno d' Italia.

(2) Art. 371.

scorta di legni da guerra, ma non per ogni e qualunque reato; bensì allorchè questi individui siensi resi colpevoli di tradimento, di spionaggio e reclutamento illecito; di essersi serviti senza autorizzazione di una imbarcazione appartenente ai predetti legni da guerra, od ai bastimenti mercantili sotto loro scorta; di diserzione, o di concorso alla medesima; di furto a danno del pubblico erario, delle amministrazioni, o de'corpi militari; d'incendi, o di deterioramento di legni dello Stato ed altri oggetti militari. Sono giudicati dagli stessi Consigli il capitano della nave di commercio condotta in convoglio, colpevole di averne volontariamente cagionata la perdita; il capitano regnicolo di una nave di commercio, che abbia rifiutato di prestare l'assistenza richiestagli da un legno della marina militare in qualche pericolo; qualunque individuo, che col mezzo di una imbarcazione abbia favorito l'evasione di uomini imbarcati su una nave dello Stato (3).

2. Tutte le persone imbarcate su navi mercantili del Regno, che fuori d'Italia si rendessero colpevoli di avere indotto individui di marina, od altrimenti soggetti alla giurisdizione militare marittima, a passare al nemico, o di averne loro scientemente facilitato i mezzi, ovvero di aver fatto arruolamenti pel nemico, o per gente ribellata al Governo; di avere in qualsiasi modo concorso alla diserzione; di avere rifiutato di portare l'assistenza loro chiesta da un legno della marina militare in qualche pericolo, o favorita col mezzo di una imbarcazione la evasione di uomini imbarcati su una nave dello Stato (4).

3. Gli individui che trovandosi al servizio dello Stato siensi dolosamente prestati al servizio di pilota di una nave nemica; qualunque pilota colpevole di avere perduto volontariamente, o volontariamente fatto investire il bastimento da lui condotto, oppure di avergli cagionato una grave avaria, o di averlo abbandonato dopo essersi incaricato di condurlo; ed anche il pilota di un legno della marina militare, o di un convoglio, il quale, mediante qualche operazione, direzione, o suggerimento,

(3) Art. 372 numero 1, combinato cogli articoli 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 81, 82, 116, 160, 185, 239, 250, 251, 252, 253, 255, 259, 264, 265, 266.

(4) Citato art. 372 numero 2, combinato cogli articoli 82, 185, 265, 266.

avesse indotto in errore il comandante con danno del servizio (5).

4. Tutti coloro che in una rada dello Stato, o straniera, occupata militarmente (attribuendo l'occupazione militare la sovranità di fatto de' punti occupati), si rendessero colpevoli dei predetti reati di tradimento; di spionaggio e reclutamento illecito; di concorso alla diserzione; di furto a danno del pubblico erario, delle amministrazioni, o de'corpi militari; d'incendio, o di deterioramento di legni dello Stato ed altri oggetti militari, o di avere favorito col mezzo di una imbarcazione la evasione di uomini imbarcati su una nave dello Stato. Ma è necessario, perchè questi reati cadano sotto la competenza de'Consigli di guerra a bordo, che sieno stati commessi a bordo delle navi dello Stato, od a distanza non maggiore di quattrocento metri dalle medesime in tempo di pace, e per tutta l'estensione della rada in tempo di guerra, purchè però il colpevole sia stato arrestato entro le periferie sovraccennate (6).

5. Tutti gli stranieri che si rendano colpevoli di un reato militare *marittimo* a bordo di navi dello Stato (7). In forza della *territorialità* di cui queste godono, è come se lo straniero si fosse reso delinquente nel territorio della nazione cui il bastimento appartiene, e deve quindi essere giudicato dal giudice del luogo del commesso reato.

245. I Consigli sommari a bordo giudicano de' reati militari *marittimi*, commessi dagli inscritti a qualunque titolo sul ruolo di equipaggio di una nave dello Stato, o distaccati dal bordo per un servizio speciale, quando tale reato non importi pena maggiore del carcere militare, o del *minimum* della reclusione militare, e la nave non si trovi nel recinto di un arsenale marittimo. Se però il colpevole abbia il grado, o rango di ufficiale, sarà anche per tali reati giudicato dal Consiglio di guerra a bordo (8).

(5) Citato art. 372 numero 3, combinato cogli articoli 74, 262, 263.

(6) Citato art. 372 numero 4, combinato cogli articoli 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 81, 81, 82, 185, 239, 250, 251, 252, 253, 255, 259, 266.

(7) Citato art. 372 numero 5.

(8) Art. 374.

246. Contro le sentenze de' Consigli di guerra e de' Consigli sommari a bordo non è ammesso alcun ricorso (9). Tali sentenze, infatti, si devono, per la stessa loro indole, eseguire senza ritardo, onde sia prontamente ristabilito a bordo il turbato ordine giuridico.

247. Veniamo alle infrazioni disciplinari sulle navi da guerra. È il Regolamento approvato con Regio Decreto 11 marzo 1865, colle modificazioni portate dai Regi Decreti 3 maggio 1868 e 28 ottobre 1876, che dà le norme relative a tali infrazioni.

248. Fu stabilito, che a bordo di una nave militare tutti sono subordinati nel servizio marittimo al Comandante (10). Le punizioni disciplinari poi sono diverse, secondo che si tratti di ufficiali, oppure di bassa forza (11).

(9) Art. 373 e 375.

(10) Art. 86 di quel Regolamento. Giusta l'art. 84, la subordinazione consiste nell'obbedienza dovuta dall'inferiore al superiore nelle cose di servizio e in tutto ciò che si appartiene all'autorità a lui conferita dai Regolamenti. Essa è la legge fondamentale della disciplina e del servizio militare. L'obbedienza derivante dalla subordinazione deve essere pronta, rispettosa ed assoluta: non è permessa all'inferiore alcuna esitazione, richiamo od osservazione, quand'anche si credesse ingiustamente punito. In questo caso, potrà però in seguito presentare le sue lagnanze nel modo prescritto dallo stesso Regolamento. La subordinazione esige che l'inferiore usi al superiore deferenza e rispetto in ogni tempo, luogo, circostanza, anche fuori di servizio. È grave mancanza il censurare gli ordini del superiore, il proverbiare la sua persona, il prendere parte ad atti tendenti a menomare la considerazione dovutagli. Chi si mostra insubordinato, dice l'accennato articolo, se non cade sotto il rigore delle leggi penali militari, non deve sfuggire ad energica repressione disciplinare.

(11) Agli ufficiali a bordo si possono infliggere: il rimprovero; gli arresti semplici sino a otto giorni; gli arresti di rigore da quattro a sedici giorni; la sospensione dalle proprie incombenze (art. 279). Pe' modi d'inflizione di questi castighi vedansi gli articoli 280, 282, 284, 286.

I castighi applicabili ai sott'ufficiali a bordo sono: consegna a bordo da uno a quindici giorni; prigione di bordo sino a dieci giorni; sospensione dal grado sino a tre mesi; rimozione dal grado (art. 292).

Ai caporali ed assimilati a bordo si possono infliggere: la consegna a bordo da uno a venti giorni; i ferri per una gamba sino ad otto giorni; la prigione di bordo sino a dieci giorni; la sospensione dal grado sino a mesi tre; la rimozione dal grado (art. 293).

Finalmente i castighi disciplinari applicabili ai comuni a bordo, ossia ai marinari, ai novizi e mozzi, consistono: nel pelottone di castigo per due

249. Siffatte punizioni sono inscritte dal Comandante di bordo sopra appositi registri (12). Vennero poi date le norme per la loro applicazione, con stabilirsi a riguardo di quali individui questa possa aver luogo, ed a chi competa la facoltà d'infliggere gli stessi castighi (13).

250. Ai reati militari a bordo di una nave da guerra corrispondono i reati *marittimi*, i reati cioè, come li definisce il Codice per la marina mercantile, puniti dallo stesso codice (14), e che si possono commettere a bordo di un bastimento di commercio. Si è già parlato nel Titolo quinto della pirateria e della tratta de' negri. Oltre questi reati, quel Codice contempla la diserzione (15); la disubbidienza, l'insubordinazione, l'ammutinamento, il complotto e la rivolta (16); la baratteria ed altri reati contro la proprietà (17); stabilisce poi le pene da infliggersi ai colpevoli, e dà le norme relative alla giurisdizione penale marittima mercantile.

251. Tale giurisdizione è amministrata: dai tribunali ordinari; dai tribunali consolari all'estero ne' luoghi in cui dalle leggi, dai trattati e dagli usi ricevuti è permesso l'esercizio della giurisdizione consolare (vedasi Volume secondo di quest'Opera, Parte prima, Capo quarto, Sezione seconda); dai capitani e dagli ufficiali di porto; dai Consoli all'estero; dai comandanti delle navi da guerra in alto mare e ne' luoghi in cui non risiedono uffi-

ore durante cinque giorni; nella consegna a bordo sino a venti giorni; nella prigione sino a dieci giorni; ne' ferri per una gamba sino a quindici giorni; ne' ferri per due gambe da uno a otto giorni; ne' ferri corti parimenti da uno a otto giorni; nella retrocessione (art. 294). Pel modo di espiazione dei castighi disciplinari che s'infliggono alla bassa forza, vedansi gli articoli 295, 296, 298, 300, 301, 302, 303, 304, 305.

(12) Art. 279 ultimo capoverso, art. 309.

(13) Vedansi gli articoli 310-329.

(14) Art. 252 di quel Codice

(15) Art. 264-280.

(16) Art. 281-302.

(17) Art. 303-319. Fra i reati *marittimi* lo stesso Codice enumera altresì le infrazioni alla polizia marittima (art. 346-391); le infrazioni alla polizia dei porti e delle spiagge (art 392, 409); le infrazioni delle leggi e dei regolamenti sulla pesca (art. 410-414); occupandosi in seguito delle contravvenzioni marittime (art. 415-423).

ciali consolari con esercizio di giurisdizione (18). Delle disposizioni sancite circa la competenza a conoscere de'reati *marittimi* parleremo nel Capo seguente.

252. In quanto poi al potere disciplinare, fu stabilito anzi tutto, che in forza di esso le Autorità che ne sono investite hanno facoltà di reprimere le semplici mancanze di disciplina commesse dalle persone poste sotto la loro dipendenza con pene disciplinari della natura, e ne' limiti infra espressi (19).

253. Il potere disciplinare, per quant' è delle persone imbarcate su una nave mercantile, compresi i passeggieri, venne affidato al capitano, o padrone; e fu pure attribuito ai comandanti de'legni da guerra dello Stato su tutte le persone inscritte nella matricola della gente di mare, semprechè la nave nella quale sono imbarcate si trovi in alto mare, od in paese estero ove non risieda un ufficiale consolare nazionale (20).

254. Fu in seguito stabilito quali atti debbano considerarsi come mancanze di disciplina, da reprimersi con pene disciplinari, e quali sieno queste pene (21); la cui applicazione è natural-

(18) Art. 433. Giusta l'art. 434, la cognizione de' crimini e de' delitti appartiene ai tribunali ordinari, ed ai tribunali consolari all' estero ne' paesi nei quali è permesso l' esercizio della giurisdizione consolare pe' delitti commessi da nazionali nel distretto del Consolato. La cognizione delle contravvenzioni appartiene ai capitani ed agli ufficiali di porto, agli ufficiali consolari ed ai comandanti dei legni da guerra in paese estero ne' limiti sopra indicati.

(19) Art. 450.

(20) Art. 450 numero 3 e 4.

(21) Sono considerate mancanze di disciplina, e represse con punizioni disciplinari: la disobbedienza semplice; la negligenza nel prendere il suo posto; la mancanza o negligenza nel servizio nautico detto di *quarto* e *quarta;* la ubbriachezza senza disordine; l'assenza dal bordo senza autorizzazione del capitano, quando non oltrepassi le ventiquattro ore; l'imbarco clandestino di bevande fermentate o vino; la mancanza di rispetto ai superiori, e generalmente tutti i fatti provenienti da negligenza, i quali non costituiscano che una lieve mancanza, o un semplice mancamento all' ordine od al servizio della nave (art. 452).

Il *Progetto*, più volte menzionato, il quale, mentre rivediamo le bozze di questo Capo, è stato approvato anche dalla Camera de'Deputati, per cui sarà presto munito della sanzione reale, dispone, che saranno altresì considerate come mancanze di disciplina: la perdita, per negligenza, del libretto di matricola, o del foglio di ricognizione; ogni fatto, non ispecialmente previsto

mente diversa, secondo che si tratti di persone dell'equipaggio, oppure di semplici passeggieri (22).

255. Al capitano, o padrone, fu imposto l'obbligo di notare le mancanze ed i castighi da esso inflitti nel registro disciplinare, apponendovi la data e la firma. Al primo porto di approdo, egli è tenuto a renderne conto all'Autorità marittima competente (23).

256. Tutte le accennate disposizioni, relative all'amministrazione della giustizia, tanto militare, quanto mercantile marittima, ed alle infrazioni disciplinari sulle navi così da guerra, come mercantili, riceveranno applicazione, giusta quanto si disse precedentemente (§ **240**), sia che il bastimento si trovi in alto mare, sia che abbia gettato le ancore in un porto estero. Di ciò non si può dubitare, se trattisi di un bastimento da guerra, per la *territorialità* che ovunque l'accompagna. Ma dovrà dirsi altrettanto, anche quando i reati marittimi o le infrazioni disciplinari avessero avuto luogo a bordo di una nave mercantile ancorata nelle acque territoriali di un'estera Potenza. Ed in vero, trattasi di fatti *interni*, di fatti cioè pe'quali la nave non si è posta in re-

dal presente codice, di negligenza dei capitani, o padroni, nell'esercizio delle funzioni loro attribuite in materia di polizia di bordo nel titolo secondo, capo nono, parte prima dello stesso codice.

Le pene disciplinari sono: 1. la consegna a bordo da uno a cinque giorni; 2. la guardia raddoppiata; 3. la privazione della razione di vino, o di altra bevanda fermentata, da uno a due giorni; 4. gli arresti di rigore da uno a dieci giorni; 5. la ritenuta della paga mensile da uno a trenta giorni, e la privazione di utili da una a cento lire: 6. la esclusione dalla tavola del capitano da uno a dieci giorni; 7. la proibizione di stare in coperta oltre due ore di giorno per un termine non maggiore di cinqne giorni (art. 453).

(22) Le persone dell'equipaggio, a qualunque grado appartengano, possono essere punite colla consegna a bordo, con la guardia raddoppiata, con la privazione del vino, o altra bevanda fermentata, cogli arresti di rigore e colla ritenuta della paga. Quest'ultima punizione non si può mai pronunciare dal capitano, o padrone, sibbene dall'Autorità marittima investita dello stesso potere disciplinare. I passeggeri poi sono soggetti alle punizioni della esclusione dalla tavola del capitano e della proibizione di stare in coverta nel modo diggià accennato. È da notare inoltre, che le pene disciplinari non possono mai essere applicate cumulativamente (art. 454 e 456).

(23) Art. 457. Giusta l'art. 459, il rifiuto di sottomettersi alle pene disciplinari a bordo ha per effetto che il condannato può esser messo ai ferri per dieci giorni al più.

lazione col paese che le diede ospitalità, e quindi essa non perde la *territorialità* di cui godeva in alto mare (Vedi § **162**). Ha forse interesse il Sovrano locale che sieno applicate le disposizioni da esso sancite? No certamente; imperochè i reati marittimi e le infrazioni disciplinari commesse su una nave mercantile straniera non lo concernono in alcun modo, non attaccando tali fatti la sua sicurezza, nè turbando la sua tranquillità. La nazione interessata alla punizione de' colpevoli è unicamente quella di cui la nave porta la bandiera; epperò quel Sovrano deve lasciare che si renda omaggio alla sua giurisdizione.

CAPO SECONDO.

Reati comuni.

SOMMARIO.

257. I fatti delittuosi, commessi a bordo di navi da guerra o mercantili in alto mare, cadono sotto l'impero della legge penale e sotto la giurisdizione dello Stato di cui la nave porta la bandiera.
258. Le sanzioni penali di uno Stato contro i reati commessi all'estero non ricevono applicazione, che alloraquando il colpevole abbia posto in qualunque modo piede nel suo territorio.
259. Alcuna Autorità straniera non ha il diritto di compiere a bordo di una nave in alto mare atti di polizia, o di giurisdizione.
260. Se tali atti si possano compiere allorquando la nave da guerra, o mercantile, dopo che in alto mare fu commesso a bordo di essa un reato, approdi in seguito in un paese cui appartengono le persone implicate in tale reato.
261. Che debba dirsi quando i colpevoli, scesi a terra, vi sieno stati arrestati.
262. Fatto avvenuto in Francia.
263. Osservazioni sulla sentenza proferita circa tale fatto.
264. Reati a bordo di navi ancorate in acque estere.
265. Franchigia di cui godono le navi da guerra.
266. Dovere de' comandanti di tali navi di riservare ai Tribunali del loro paese la cognizione de' reati commessi a bordo di esse.
267. Eccezione a siffatta regola.
268. Se il colpevole non sia stato consegnato, le Autorità straniere del porto, o della rada in cui è ancorata la nave da guerra, non hanno diritto di andare a bordo per farvi alcun atto di polizia, di arresto, o di giurisdizione qualsiasi.
269. È lecito l'arresto di individui appartenenti a stati-maggiori, o ad equipaggi di navi da guerra, i quali, scesi a terra in paese straniero, abbiano ivi commesso delle azioni delittuose.

270. Quid se i colpevoli sieno riusciti di ricoverarsi a bordo prima di essere arrestati?

271. La franchigia delle navi da guerra è applicabile altresì alle loro scialuppe, ai canotti e ad altre imbarcazioni.

272. Reati seguiti a bordo di navi di commercio ancorate in acque territoriali straniere.

273. Dottrina accettata dalla giurisprudenza francese.

274. Fatti rispetto ai quali è ammessa in Francia la competenza de' tribunali della nazione la cui bandiera sventola sulla nave.

275. Fatti pe' quali è riconosciuta la competenza delle Autorità locali.

276. Esempi di fatti della prima classe.

277. Di fatti della seconda.

278. Principî accettati in Francia circa l'esercizio del diritto di polizia.

279. Dottrina prevalsa in Grecia.

280. Dottrina ammessa dalla giurisprudenza inglese.

281. Dalla russa.

282. Da quella degli Stati-Uniti.

283. Dottrina accettata dalla giurisprudenza italiana.

284. Circolare Ministeriale consacrante tale dottrina.

285. Trattati fra l'Italia ed altre nazioni dai quali venne la medesima sancita.

286. Disposizioni della legislazione italiana circa l'esercizio del diritto di polizia sulle navi mercantili.

287. La dottrina prevalsa in Francia, in Grecia e in Italia, circa i reati commessi a bordo di bastimenti di commercio stranieri, è preferibile a quella accettata in Inghilterra, in Russia e negli Stati-Uniti.

288. Regola a stabilirsi a riguardo di tali reati — Eccezione a siffatta regola.

289. Fatti commessi a terra da persone dell'equipaggio di navi mercantili straniere.

290. Come debbano aver luogo le perquisizioni su queste navi.

291. Dovere de'Consoli, o de'Comandanti militari, allorchè sia avvenuto l'arresto di un loro concittadino.

292. Quando tale dovere abbia luogo nel caso di arresto di uno straniero.

293. I diritti di polizia e di giurisdizione attribuiti al Sovrano locale rispetto alle navi straniere, non sono ammessi che alloraquando trattisi di paesi civili, ove trovisi organizzato un potere regolare e ove sia conosciuto e praticato il Diritto delle genti.

294-302. Disposizioni del Codice per la marina mercantile del Regno d'Italia circa le norme da osservarsi, nel caso in cui si commettano de' reati a bordo di un bastimento di commercio.

303. Quale sia l'Autorità giudiziaria competente a conoscere di tali reati.

304. Il primo approdo della nave stabilisce la competenza pe' reati *marittimi* seguiti all'estero.

305. Dubbî che possono sorgere, allorchè non si avveri l'approdo della

nave in un porto dello Stato, o l'approdo in un porto dello Stato sia preceduto dall'approdo in un porto estero, e nel caso in cui il reato commesso sia un reato *comune*.

306. È principio ammesso in materia di competenza, che il giudice del luogo del commesso reato è preferito ad ogni altro giudice, tanto nell'istruire, come nel giudicare.

307. Quale sia il giudice del luogo del commesso reato, allorchè trattisi di fatti delittuosi commessi a bordo di una nave mercantile in alto mare, o in acque estere.

308. Siffatto giudice è quello del Compartimento marittimo sulla cui matricola trovasi inscritta la nave.

309. Debbonsi eccettuare i reati *marittimi*, qualora la nave abbia approdato in un porto dello Stato.

310. Competenza pe' reati commessi a bordo di una nave da guerra.

257. I principî svolti nel Titolo quarto circa la *territorialità* delle navi, devono servirci di guida per rispondere al quesito, a qual giurisdizione vadano soggetti i colpevoli, e quale sia la legge penale applicabile, pe' reati *comuni* da essi commessi a bordo di un bastimento.

Se questo trovisi in alto mare, riesce ben facile la risposta, sia che la nave appartenga alla marina militare, oppure alla marina mercantile. Si è posto in sodo, che i bastimenti dell'una e dell'altra marina godono, in alto mare, del carattere della *territorialità*, si reputano cioè *giuridicamente* aderenti al territorio della nazione proprietaria della nave, o dalla quale essa ottenne la nazionalità. Ora è principio riconosciuto dal Diritto internazionale universale, che tutti i reati commessi sul territorio di uno Stato, o ne' luoghi al medesimo assimilati, cadono sotto l'impero della legge penale e sotto la giurisdizione di questo Stato. In altri termini, è dogma fondamentale di Diritto penale, riconosciuto da tutti i popoli civili, che la legge penale è essenzialmente *territoriale*, si applica cioè indistintamente a chiunque abbia delinquito nel territorio del Sovrano, da cui emana, senza badare a qual nazione egli appartenga (1).

(1) Tale principio è stato espressamente consacrato dal Legislatore italiano (art. 11 delle *disposizioni preliminari* del codice civile), e da pressochè tutti gli altri legislatori (Vedi Foelix, *Droit international privé*, tom. II, numero 580 e seguenti).

Onde segue, che, dovendosi i reati commessi a bordo di una nave in alto mare, per la *territorialità* di cui essa gode, considerare avvenuti nel territorio cui la medesima è *giuridicamente* aderente, gli autori di siffatti reati devono riconoscere a loro riguardo l'impero della legge penale e la giurisdizione dello Stato la cui bandiera sventola sul bastimento; senza distinguere se i colpevoli, oppure le vittime, sieno nazionali, o di estera nazione, facienti parte dell'equipaggio, o semplici passeggieri, oppure momentaneamente a bordo. Non essendo l'alto mare soggetto, nè alla proprietà, nè all'impero di alcuna Potenza, non possono le leggi e le autorità particolari di uno Stato straniero spiegare efficacia sulla nave, nè avere azione alcuna a bordo di essa.

258. È ben vero, che, in alcuni casi, la giurisdizione di uno Stato si esercita per reati commessi all'estero; la qual cosa avviene, giusta quanto dispongono i Codici penali di molte nazioni, allorchè trattisi di reati pubblici, e talvolta anche quando il reato sia semplicemente privato (2). Se non che, allora soltanto possono spiegare efficacia le sanzioni penali di uno Stato rispetto alle perturbazioni giuridiche seguite all'estero, quando il colpevole abbia posto in qualunque modo piede nel suo territorio (3). Finchè egli non lo ha varcato, non sarà giammai lecito a quello Stato di esercitare atti di sovranità su un territorio straniero, allo scopo d'impossessarsene.

259. Pertanto, se a bordo di una nave, in alto mare, sia stato commesso un reato, quand'anche tale reato cadesse sotto la sanzione penale di uno Stato straniero, alcuna Autorità, che non sia quella del paese al cui territorio la nave aderisce, non ha il diritto di recarsi a bordo per esaminare, istruire, interrogare, arrestare, per compiere, insomma, un atto qualunque di polizia,

(2) Vedi articoli 5, 6, 7, 8 e 9 del codice penale del 1859, pubblicato per le antiche Provincie, ed esteso posteriormente alle nuove del Regno d'Italia, eccettuata la Toscana; art. 5, § 1 e 2 del codice toscano; art. 5, 6 e 7 del codice francese; § 38 e 39 del codice austriaco. Sono conformi alcuni codici della Germania e di altri Stati (Vedi Foelix, *Op. cit.*, numero 587 e seguenti).

(3) Vedansi le disposizioni citate nella Nota precedente, le quali richiedono siffatta condizione, onde si possano punire i reati commessi all'estero.

o di giurisdizione, relativamente ai fatti ivi avvenuti. L'ufficiale di guerra non deve mai permettere simili atti; egli deve respingerli con la forza confidata al suo comando; se l'ufficiale di commercio fosse costretto a subirli, non dee farlo che con protesta di non cedere che alla violenza, e facendo appello al suo Governo per la riparazione degli stessi atti, contrari al Diritto delle genti.

260. Può avvenire, che una nave da guerra, o mercantile, dopo che fu turbato a bordo di essa e in alto mare l'ordine giuridico, approdi in seguito in un porto straniero, il quale appartenga precisamente allo Stato di cui sono sudditi gli individui implicati nel reato, sia come colpevoli, sia come vittime. Si tratta di vedere, se verificandosi questo caso, sieno autorizzate le Autorità locali a compiere atti di polizia e di giurisdizione a bordo della nave, qualora il fatto delittuoso cada sotto la sanzione della legge penale del paese in cui il bastimento gettò le ancore (4). È evidente doversi rispondere al proposto quesito in senso negativo. Non ostante cioè quell'approdo, le Autorità locali sarebbero incompetenti ad ingerirsi ne' fatti avvenuti in alto mare, o fuori del loro territorio. Tale risposta è indubitabile, senza distinguere se la nave sia da guerra, oppure mercantile. I fatti ebbero luogo in pieno mare; onde i colpevoli, finchè rimangono sul bastimento, o in possesso dell'Autorità che vi comanda, sono riservati alla giustizia dello Stato da cui esso dipende; il sottrarneli, impadronendosene a bordo, sarebbe violare da parte delle Autorità straniere i diritti di questo Stato. Allora soltanto può esercitarsi la giurisdizione locale, quando la nave siasi posta a contatto col paese che le diede ospitalità (§ 159); or bene, non basta il semplice approdo perchè si possa dire ciò avvenuto.

(4) Tale cosa avverrebbe, se dopo di essere stato a bordo di una nave di bandiera straniera, in alto mare, commesso un reato da un Italiano contro un altro Italiano, posteriormente, la nave approdasse in un porto del Regno d'Italia. È da notare infatti, che, giusta la legislazione penale italiana, è giudicato e punito colle pene da essa stabilite, il regnicolo, che abbia commesso in estero territorio un crimine o un delitto a danno di un regnicolo, *ove rientri in qualunque modo ne' Regi Stati;* purchè, nel caso in cui si tratti di delitto, la parte offesa ne abbia sporto querela (art. 6 del citato codice penale del 1859, art. 5 § 2 del codice toscano).

261. Ma cangia la situazione, nel caso in cui, essendo i colpevoli scesi a terra, ne abbiano gli agenti della forza pubblica operato l'arresto. Qualora la legge penale del paese li dichiari punibili, quantunque i fatti di cui si sono resi colpevoli sieno seguiti fuori del territorio, altro non resterebbe ai comandanti, agli agenti diplomatici, o consolari, che di reclamare il benefizio della reciprocità, ove le circostanze sieno tali che, giusta siffatta reciprocità, debbano gli incolpati essere loro rimessi, malgrado l'operatone arresto. In mancanza di questo beneficio, incomberà ai medesimi di fare i passi necessari acciò gli imputati, qualora appartengano alla loro nazione, vengano trattati con umanità, difesi e giudicati imparzialmente; il tutto secondo le norme che saranno esposte nel Titolo seguente. Ed in vero, stava al comandante del bastimento d'impedire che i delinquenti sfuggissero dalle sue mani, che non lasciassero cioè il *territorio* nel quale fu commesso il reato. Ma quando egli non sia in ciò riuscito, è nel pieno diritto lo Stato straniero, qualora la legge penale glielo permetta, di procedere contro coloro che trovansi attualmente nel suo territorio. Si aggiunga d'altra parte, che quando la legge di uno Stato colpisce fatti commessi all'estero, ciò significa, che tali fatti, più che il paese ove seguirono, offendono quello Stato, od i suoi cittadini; è giusto quindi che esso approfitti della favorevole occasione di essere il colpevole penetrato nel suo territorio, per spiegare contro di lui tutto il rigore delle leggi. Tanto più sarà giusto che ne approfitti, alloraquando esso sia il solo offeso, e quindi la inviolabilità del colpevole, sceso a terra dalla nave ove commise il reato, abbia per effetto di procurargli una perfetta impunità. Fingasi, che il reato commesso sia un reato *pubblico*, a mo' d'esempio, che consista in un attentato contro la sicurezza della nazione, nelle cui acque è poi approdato il bastimento: non è egli vero, che col negare alle Autorità di questa nazione il diritto di fare arrestare l'imputato, si procura a questi una perfetta impunità? La nazione infatti la cui bandiera sventola sulla nave, non essendo il reato diretto, nè contro la sua personalità, nè contro quella dei suoi cittadini, non ha alcun interesse a punirlo.

262. L'Ortolan cita un fatto, a cui riguardo ricevettero applicazione i principî testè esposti circa la giurisdizione relativa

ai reati commessi a bordo di una nave in alto mare, fatto che si presentò nel 1838 davanti ai tribunali francesi. Un Francese, chiamato Dénechaux, si era imbarcato come passeggiero su un bastimento americano l'*Élisabeth.* Arrivato con questa nave nel porto di Bordeaux, egli sporse querela contro il capitano, per atti di violenza che diceva di avere sofferto durante la traversata, ed i quali costituivano, secondo lui, il crimine di sequestro. Il capitano oppose l'incompetenza de' tribunali francesi, fondandosi sulla sua qualità di straniero, e sulla circostanza, *che essendo i fatti avvenuti in pieno mare, il conoscere su essi dovea appartenere ai tribunali americani.* La Corte reale di Bordeaux, alla quale venne portato, in appello, quest' affare, accolse l'eccezione d'incompetenza proposta dal capitano. « Attesochè (essa disse nella sentenza proferta nel 31 gennaio 1839), i fatti im-
» putati al capitano dal querelante *sono accaduti in alto mare,*
» *e per conseguenza fuori del territorio francese*; che lo stesso
» querelante, imbarcandosi sul bastimento americano l'*Élisabeth,*
» si è assoggettato ai provvedimenti disciplinari che potessero
» sembrare necessari al capitano, nell'interesse della nave, del-
» l'equipaggio e de' passeggieri; che se il capitano ha abusato
» del suo potere e commesso, durante la traversata, un crimine,
» o un delitto rispetto al querelante, è davanti ai tribunali ame-
» ricani che dev'essere tradotto, dappoichè il crimine, o delitto,
» *si reputa che sia stato commesso in America.* Per questi mo-
» tivi...... La Corte dichiara incompetenti i tribunali criminali
» francesi a conoscere dell'accusa di sequestro sporta contro il
» capitano, rinvia il querelante a provvedersi davanti chi di
» diritto ecc. ».

263. L'Ortolan, dopo aver riferito tale giudicato, dice, che incontestabilmente fu ben proferito, per una ragione che la Corte Reale di Bordeaux avrebbe dovuto aggiungere a quelle che essa ha dato, e la quale era indispensabile per completarle; perchè cioè il capitano incolpato era straniero. Ma se l'incolpato, egli prosiegue, fosse stato un francese, cui il querelante, egualmente francese, avesse imputato un crimine, a mo' d'esempio, un tentativo di omicidio commesso nelle medesime circostanze: cioè sullo stesso bastimento americano, e in pieno mare, e che questo incolpato fosse stato arrestato a terra al suo ritorno in Francia,

nessun dubbio che la predetta Corte avrebbe dovuto dichiarare competenti i tribunali francesi; dappoichè tutte le condizioni volute dal Codice d'istruzione criminale per siffatta competenza si sarebbero trovate riunite (5).

Quanto in ultimo asserisce l'Ortolan è conforme alla teoria da noi esposta precedentemente, giusta la quale, quando la legge del paese in cui approda la nave dichiara punibili i fatti commessi a bordo di essa, possono i colpevoli, al loro scendere a terra, esservi arrestati. Ma, a nostro avviso, non era d'uopo che la Corte di Bordeaux si fondasse, per proferire la sua sentenza, anche sulla circostanza che il capitano incolpato fosse uno straniero. Siffatta ragione non era necessaria per dichiarare incompetenti i tribunali francesi a conoscere sull'accusa di sequestro messa innanzi dal querelante. Forsechè, se il capitano fosse stato francese, si sarebbe dovuta ammettere la competenza di que' tribunali, nel caso in cui l'accusato fosse rimasto a bordo della nave da lui comandata? No senza dubbio, e lo stesso Ortolan l'avea detto precedentemente, confermandolo in seguito, quando asserì, che la competenza dovea essere dichiarata, solo nel caso in cui l'incolpato fosse stato arrestato a terra al suo ritorno in Francia.

Pertanto, la ragione addotta dalla Corte di Bordeaux, che si trattava cioè di un fatto avvenuto in alto mare, era la principale che potesse servire di fondamento al proferto giudicato. Non vi era quindi necessità di aggiungere quella, che il capitano incolpato fosse uno straniero; avendo invece la Corte messo innanzi le altre due ragioni sovraccennate, le quali del resto altro non costituiscono, unitamente alla prima, che corollari del principio della *territorialità* delle navi in alto mare. Discende infatti da tale principio, non solo che gli atti seguiti in alto mare cadono sotto le leggi e la giurisdizione dello Stato di cui la nave porta la bandiera; ma pur anco che chi s'imbarca su un bastimento, si sottomette ai provvedimenti disciplinari che

(5) Giusta l'art. 7 di questo codice, ogni Francese, il quale si sarà reso colpevole, fuori del territorio del Regno, di un crimine contro un Francese, potrà, al suo ritorno in Francia, esservi processato e giudicato, se non sia stato processato e giudicato in paese straniero, e se il Francese offeso sporga querela contro di lui (Ortolan, *Op. cit.*, tom. I, liv. II, chap. XIII).

potranno sembrare necessari al capitano, nell'interesse della nave, dell'equipaggio e de' passeggieri; sì e come chi entra nel territorio di uno Stato diventa suddito temporaneo delle leggi e de' regolamenti ivi vigenti. Consegue inoltre dallo stesso principio, che quando il capitano ha abusato del suo potere, deve rispondere dell'abuso davanti ai tribunali del proprio paese; dappoichè si deve ritenere che siffatto abuso sia *giuridicamente* avvenuto nel territorio della nazione da cui il bastimento dipende, epperciò soggiace alla sovranità ivi imperante.

264. Veniamo ora ai reati commessi a bordo delle navi, le quali si trovino, non in alto mare, bensì nelle acque territoriali di uno Stato estero. Allorchè trattisi di cotesti reati, si vuol conoscere, come sia regolato dal Diritto internazionale il conflitto che sorge tra le due sovranità, quella cioè che comanda sulla nave e la sovranità locale.

265. In omaggio ai principî svolti circa la *territorialità* delle navi, è d'uopo anzitutto distinguere tra i bastimenti militari e i bastimenti di commercio.

I bastimenti militari, anche quando galleggiano nelle acque di una estera Potenza, godono del carattere della *territorialità*, e non può quindi essere esercitata a loro riguardo la giurisdizione locale. Onde la conseguenza, che i reati commessi a bordo di siffatti bastimenti, sia da individui dell'equipaggio, sia da qualsivoglia altra persona, che si trovasse anche momentaneamente a bordo, cadono sotto la giurisdizione dello Stato cui la nave da guerra appartiene, e sono giudicati secondo le leggi da essa sancite. È questa una regola generale, che dalla ragione internazionale è stata in ogni tempo rispettata (6).

266. Deriva da siffatta regola il dovere che hanno i comandanti di bastimenti militari di riservare ai tribunali del loro paese la cognizione de' reati commessi al loro bordo, anche in acque estere, non solo alloraquando la repressione di questi reati si riferisca al comando militare, ma eziandio in ogni altro caso.

267. Tuttavia, osserva l'Ortolan, che ove la parte lesa e l'au-

(6) Ortolan, *loco citato;* Foelix, tom. I, numero **544**; Wheaton, *Élements de Droit international,* tom. 1, part. 2, chap. 2, § 9.

tore del fatto non sieno inscritti sul ruolo di equipaggio del bastimento ed appartengano l'una e l'altro al paese nelle cui acque il fatto è stato commesso, si concepisce benissimo, che un comandante possa, secondo le circostanze, abbandonarli alla giustizia locale, allorchè i diritti della sua nazione non abbiano ricevuto offesa di sorta. In questo caso, in verità, non esiste per lui alcun obbligo di tenere ingombro il suo bastimento di delinquenti stranieri (7).

Di buon grado accettiamo tale eccezione alla enunciata regola generale, e stabiliamo quindi, che quando, a mo' d'esempio, un Francese, imbarcato su una nave da guerra italiana, allorchè questa nave si trova in un porto della Francia, commettesse un reato contro un altro Francese, in tal caso; il Comandante, se lo credesse necessario, potrebbe rilasciare il colpevole alle Autorità locali. Il sovrano dello Stato cui la nave appartiene, il sovrano italiano nell'accennato esempio, non avrebbe alcun motivo a lagnarsi di non essere stata rispettata la sua giurisdizione; perocchè, dal momento che i suoi diritti rimasero illesi, non essendo diretto il reato, nè contro la sua personalità, nè contro quella de' suoi cittadini, il medesimo non ha alcun interesse di sottrarre il colpevole alla giurisdizione locale.

268. Deriva egualmente dall'accennata regola, che ove il delinquente non sia stato consegnato, le Autorità straniere del porto, o della rada in cui è ancorata la nave da guerra, non hanno diritto di andare a bordo per farvi alcun atto di polizia, di arresto, o di giurisdizione qualsiasi. Qualora esse credano che sia il caso di chiedere la consegna dell'imputato, si dovranno osservare le norme che saranno da noi esposte nel Titolo seguente circa i rifugiati a bordo delle navi.

269. Ma se avvenga che a terra, in paese straniero, un individuo, chiunque esso sia, appartenente a stati-maggiori, o ad equipaggi di bastimenti militari, si renda colpevole d'infrazioni alle leggi di questo paese, è fuor di dubbio, che le Autorità locali avranno il diritto d'impadronirsene, finchè rimane a terra, e di consegnarlo ai tribunali della loro nazione per essere giudicato e punito in conformità a quelle leggi. È fino a tanto che

(7) Ortolan, *loco citato.*

tali persone rimangono a bordo della nave, che si considerano rappresentare lo Stato cui essa appartiene. Ma quando abbiano posto piede a terra, non sono più che semplici stranieri, sui quali perciò esercitano il pieno impero le leggi penali del paese in cui si trovano, riguardandosi ivi spogliati del carattere di cui erano rivestiti; nell'istesso modo che un pubblico ufficiale si considera spogliato del carattere inerente alla sua carica, si considera cioè come un privato cittadino, allorchè abbia varcato il distretto destinato all'esercizio delle sue funzioni.

Possono adunque individui appartenenti a stati-maggiori, o o ad equipaggi di navi da guerra, i quali, scesi a terra in paese straniero, abbiano ivi commesso delle azioni delittuose, essere arrestati dagli agenti della forza pubblica. Soltanto i comandanti devono essere informati dell'arresto e de' motivi che vi hanno dato luogo; e sarà allora il caso, per essi, o per gli agenti diplomatici, o consolari, di fare, secondo le regole e le distinzioni che si esporranno nel Titolo seguente, tutti i passi necessari, sia per ottenere che i prevenuti sieno loro resi, sia almeno per vigilare sul modo con cui essi saranno trattati e giudicati, all'oggetto di reclamare, nel caso in cui venisse commessa qualche ingiustizia a loro riguardo (8).

270. Che se i colpevoli riuscissero a ricoverarsi nella nave prima di essere stati arrestati pe' reati da loro commessi a terra, le Autorità locali non avrebbero il diritto di ordinare il loro inseguimento ed arresto, senza commettere una violazione della sovranità territoriale dello Stato cui appartiene il bastimento.

(8) Nel 1862 insorse una controversia tra il Brasile e la Gran Bretagna, controversia la quale si riferiva all' arresto operato ne' dintorni di Rio Janeiro da parte di una pattuglia del paese di tre ufficiali appartenenti ad una fregata britannica (il cappellano, un luogotenente e un nostromo), in seguito ad un conflitto tra questi tre ufficiali, non rivestiti delle insegne del loro grado, ed una sentinella brasiliana.

Il Governo Inglese avea considerato quell'arresto come un oltraggio alla sua marina; epperò spediva un *Memorandum* per protestare contro il medesimo; al qual *Memorandum* ne contrappose un altro il Governo del Brasile. Per por termine alla insorta contestazione, fu dalle parti scelto per arbitro Leopoldo I. Re del Belgio, il quale decise, che nel modo con cui le leggi brasiliane ricevettero applicazione a riguardo degli ufficiali inglesi, non vi era stata nè premeditazione di offesa, nè offesa di sorta verso la ma-

Ad esse altro non rimarrebbe che di chiedere ed ottenere, se sarà il caso di essere accolta la domanda, che queste persone sieno loro consegnate, osservate le regole che esporremo nel Titolo seguente su queste estradizioni reciproche.

271. Tutto ciò che abbiamo detto riguardo ai bastimenti da guerra, è applicabile altresì alle scialuppe, ai canotti e ad altre imbarcazioni appartenenti a questi bastimenti, e che ne sieno state distaccate per un servizio qualunque. Facendo tali imbarcazioni parte integrante della nave, sono perciò ad essa pareggiate.

272. Passiamo ora a discorrere de'reati che si commettono a bordo di navi mercantili ancorate nelle acque di un'estera Potenza. Si è veduto (§ **152**), che non sono d'accordo i pubblicisti nel risolvere la questione, se le navi mercantili, in tale situazione, godano, al pari delle navi da guerra, del carattere della *territorialità.* Questo disaccordo conduce necessariamente alla conseguenza, che sieno pur diverse le opinioni degli stessi pubblicisti nel determinare sotto quale giurisdizione cadano gli anzidetti reati. E come gli scrittori, così non sono nemmeno d'accordo le giurisprudenze de'diversi Stati.

273. Giusta la dottrina accettata dalla giurisprudenza francese, i fatti delittuosi che si possono commettere a bordo di una nave di commercio vengono distinti in due classi. Alla prima classe appartengono i crimini, o i delitti, commessi fra individui dell'equipaggio, senza che sia stata compromessa la tranquillità del porto. Alla seconda i crimini, o i delitti, commessi da persone

rina britannica. Infatti, non fu in alcun modo dimostrato, che il conflitto fosse originato da parte degli agenti brasiliani, i quali non potevano ragionevolmente avere de' motivi di provocazione. Risultò invece, che que' tre ufficiali, non rivestiti delle insegne del loro grado, aveano insultato una sentinella del paese; per cui furono arrestati e sottoposti alle leggi e ai regolamenti locali. Del resto era stato constatato, che appena dal Vice-Console era stata messa in chiaro la posizione sociale di quegli ufficiali, furono tosto presi de' provvedimenti per assicurar loro de' riguardi particolari, e che in seguito si diede ordine perchè avesse luogo la loro scarcerazione pura e semplice, pel desiderio di risparmiare ai medesimi le conseguenze spiacevoli, che a termini delle leggi, doveano per forza risultare per essi, qualora si fosse proceduto oltre (Vedasi l'Annexe I del tomo 1 dell'Ortolan).

dell'equipaggio verso persone a questo estranee, ed anche quelli commessi da persone dell'equipaggio fra di loro, ove ne sia andata di mezzo la tranquillità del porto.

274. A riguardo de'fatti della prima classe, si ammette che debbano essere rispettati i diritti dello Stato straniero, come se si trattasse della disciplina interna della nave; sono cioè tali fatti equiparati alle infrazioni disciplinari. Per conseguenza l'Autorità locale non deve ingerirsi ne'medesimi, a menochè il suo soccorso non sia reclamato. Questi fatti adunque rimangono esclusivamente sotto la giurisdizione dello Stato di cui il bastimento porta la bandiera.

275. È invece riconosciuto l'esercizio della giurisdizione locale in quanto ai fatti della seconda classe; non potendo la protezione accordata alle navi straniere giungere sino al punto di far venir meno siffatta giurisdizione in tutto ciò che tocca agli interessi dello Stato.

È in conformità a siffatti principî, che i tribunali si comportano in Francia a riguardo delle navi mercantili ancorate nelle acque francesi. Accenneremo alcuni fatti sia della prima, sia della seconda classe, rispetto ai quali ricevettero applicazione gli esposti principî.

276. Nel 1806, trovandosi una nave di commercio americana, il *Newton,* nel porto di Anversa, ebbe luogo una rissa in un canotto di questa nave tra due marinai del suo equipaggio, rissa a cui riguardo sorse un conflitto di giurisdizione tra le Autorità giudiziarie del luogo e il Console americano, il quale reclamava la conoscenza esclusiva dell'affare, dicendolo di sua competenza. Un fatto somigliante, avvenuto nella medesima epoca nel porto di Marsiglia, a proposito di un'altra nave americana, la *Sally,* diede luogo a un reclamo dello stesso genere da parte del Console americano in quel porto. Si trattava, in questo secondo affare, di una ferita grave fatta dal capitano in secondo della *Sally* a uno de'suoi marinai, da cui si era disposto del canotto senza suo ordine.

Il Consiglio di Stato, incaricato di pronunziarsi sul modo di regolare siffatti conflitti, nel 20 novembre 1806, diede il suo parere nel senso, che si dovesse accogliere il reclamo de' Consoli, e interdire ai tribunali francesi la conoscenza de' due precitati

affari. Egli è appunto in questo parere del Consiglio di Stato che si trovano sviluppati con precisione i principî sovraesposti: ed è in conformità al medesimo, come alla regola generale, che il Governo francese si è posteriormente guidato nelle sue decisioni e nelle sue ordinanze. Questi due affari, al dire dell'Ortolan, sono interessanti sotto un altro punto di vista, in questo, che essi ci mostrano come gli Americani, contrariamente all'opinione ammessa da uno de'loro pubblicisti, il Wheaton, reclamino la loro giurisdizione nazionale pe' reati commessi a bordo delle loro navi di commercio in un porto straniero, quando questi reati hanno avuto luogo unicamente tra persone dell'equipaggio e che la tranquillità del porto non è stata compromessa, vale a dire, che questa Potenza marittima rende omaggio ai medesimi principî accettati in Francia (9).

Un altro fatto si verificò nel 1837 a riguardo del bastimento svedese *Forsatting*. A bordo di questo bastimento, ancorato nella rada di Paimbeuf, posta nel Dipartimento della Loira inferiore, un individuo dell'equipaggio commise un crimine di avvelenamento su altri individui del medesimo equipaggio. A chi dirigeva l'amministrazione della giustizia nel Distretto della Corte di Rouen, al quale appartiene quel Dipartimento, erano sorti de'dubbi sulla competenza, pel motivo che la nave era mercantile, che essa trovavasi ancorata nelle acque francesi, e d'altronde non vi era reciprocità tra la Francia e la Svezia; appunto per ciò egli ne riferì al Governo, chiedendo istruzioni in proposito. La risposta, concertata tra il Ministro Guardasigilli e il Ministro

(9) Si è veduto (§ 157, nota 50), che il Wheaton è uno de'sostenitori della dottrina della dipendenza delle navi mercantili dalla giurisdizione locale. Epperciò egli riteneva la giurisprudenza francese sovraccennata non conforme ai principî del Diritto Internazionale. Tale opinione fu da lui sostenuta nel suo trattato — *Élements de Droit International*, pubblicato nel 1835. Se non che, nella *Revue de Droit français et étranger* del marzo 1845, parlando del primo Volume della prima edizione del libro dell'Ortolan — *Règles internationales et diplomatie de la mer*, lo stesso Wheaton riconobbe con questo scrittore, che il principio generale da lui formolato è suscettibile di alcune eccezioni: « noi crediamo, egli dice, che a questo riguardo » la legislazione e la giurisprudenza francese hanno stabilito le vere distin- » zioni cui devono rendere omaggio tutte le nazioni, per essere le più con- » formi ai principî del Diritto internazionale ».

degli Affari Esteri, fu che convenisse rimettere il prevenuto alla polizia del suo bordo (10).

I precedenti esempi si riferiscono tutti a fatti della prima classe, a quelli cioè nella cui conoscenza l'Autorità locale non dee ingerirsi, ma rimangono sotto la giurisdizione dello Stato dal quale dipende la nave.

277. In senso inverso, si è visto, nel 1844, il Tribunale correzionale di Marsiglia dichiararsi, a buon diritto, competente, e colpire con pene correzionali il capitano di una nave di commercio inglese, il quale, a proposito del posto assegnato alla sua nave nel porto, si era reso colpevole di vie di fatto contro il patrono di un altro bastimento francese, dal quale avea inoltre strappata e lacerata la bandiera.

Nel 1856, un piloto francese, che una nave americana avea preso approdando in un porto della Francia, avendo, in seguito ad atti di brutalità commessi a suo riguardo dal secondo di questa nave, sporto querela all'Autorità marittima, questa riferì i fatti al Procuratore imperiale. Contro ogni aspettazione, questo funzionario declinò la competenza de' tribunali francesi. Da sua parte il Console americano reclamava la cognizione dell'affare, fondandosi su una interpretazione erronea che egli faceva dell'articolo ottavo della convenzione consolare conchiusa nel 1853 tra la Francia e gli Stati-Uniti.

Il ministro degli Affari Esteri, consultato dal Guardasigilli sul senso e la portata di questa convenzione, rispose, che non poteva spiegarsi come quel Console si fosse potuto appoggiare sul testo inglese per elevare un simile reclamo. La convenzione del 1853, egli disse, non ha avuto menomamente per iscopo di estendere la giurisdizione consolare ai delitti, o alle contestazioni, nelle quali si potessero trovare interessate delle persone non inscritte sul ruolo di equipaggio, quello che evidentemente era il caso del predetto piloto. Essendosi dal Ministro degli Stati-Uniti a Parigi dichiarato di dividere anch'egli la medesima opinione, venne immediatamente fatto il processo contro il secondo della nave americana, il quale, colla sentenza del 24 luglio 1856, fu condannato correzionalmente al carcere.

(10) *Revue de législation et de jurisprudence*, Février 1843, articolo dell'Hello.

In un affare ben più grave, avvenuto nel 1859 nel porto di Havre e portato davanti la Corte di Cassazione, il Procuratore Generale presso questa Corte, il Dupin, rivendicò energicamente nella sua requisitoria il diritto di giurisdizione territoriale, e propugnò altamente il principio, giusta il quale le navi mercantili di una nazione amica, se è vero che sia sempre rispettabile la bandiera che le copre, tuttavia esse non potrebbero pretendere le medesime immunità come se fossero bastimenti da guerra.

Si trattava di un bastimento americano, a bordo del quale il secondo avea ucciso di propria mano uno de' suoi marinari e feritone un altro gravemente. La tranquillità del porto era stata profondamente turbata e la emozione popolare si era propagata nella città, in seguito al fermento degli equipaggi delle altre navi americane, in gran numero nel porto, i quali si erano sollevati contro l'omicida, cui volevano applicare la legge del taglione; e il colpevole, per sottrarsi alle rappresaglie ond' era minacciato, si era posto spontaneamente nelle mani dell' Autorità francese.

La decisione della Corte di cassazione mantenne quella della Corte imperiale di Rouen, la quale, riconosciuta la competenza de' tribunali francesi per conoscere de' fatti, avea rinviato il prevenuto davanti la Corte di Assisie della Senna inferiore.

278. Dopo avere l'Ortolan fatto un cenno de' predetti fatti della prima e della seconda classe, relativi al diritto di giurisdizione che si può esercitare rispetto alle navi mercantili straniere, passa a discorrere del diritto di polizia, il quale è distinto dal diritto di giurisdizione, e non abbraccia come potere decisivo che le semplici misure di disciplina e di buon ordine, o le contravvenzioni di poca importanza, e che, quanto ai crimini e delitti più gravi, si limita al potere di ricercare, di constatare questi reati, di raccoglierne le prove, di arrestarne gli autori, insomma di fare tutto ciò che è necessario per consegnare i prevenuti ai tribunali competenti e per mettere questi tribunali in grado di pronunziare. Questo diritto di polizia, secondo lui, quanto alla determinazione della sovranità nazionale cui esso appartiene, deve procedere di pari passo col diritto di giurisdizione.

Così, in Francia, a riguardo delle navi di commercio francesi in paese straniero, il diritto di polizia è regolato in modo da trovarsi in armonia co' principi consacrati dal parere del Consiglio di Stato del 1806 circa l'esercizio del diritto di giurisdizione.

Per tutto ciò che, secondo questi principî, rientra nelle attribuzioni della sovranità francese, il diritto di polizia si esercita nel seguente modo. Si fa distinzione tra i porti e le rade. Nei porti stranieri, *il diritto di polizia* sulle navi di commercio francesi che vi sono ancorate è attribuito ai Consoli, trovinsi o non sui luoghi de' bastimenti francesi dello Stato. Nullameno, allorchè è presente qualcuno di questi bastimenti, i Consoli possono, se lo credano necessario, nell'interesse della disciplina e del buon ordine, invitare il comandante a secondarli nell'esercizio del loro diritto di polizia sulle navi di commercio stazionate nel porto.

Nelle rade straniere, *il diritto di polizia* sulle navi di commercio francesi che vi si trovino appartiene egualmente ai Consoli, ma solo nell'assenza di bastimenti francesi dello Stato. Tostochè nella residenza de' Consoli sia apparso uno di questi bastimenti, essi devono rimettere agli ufficiali comandanti il loro *diritto di polizia* sulle navi di commercio francesi in rada. Tuttavia l'ufficiale comandante può, se debba riprendere il mare in meno di otto giorni, astenersi dal rivendicare l'esercizio di questa attribuzione; ed allora ne rimane investito il Console; a meno che, nell'interesse della disciplina e del buon ordine, egli non creda indispensabile che ne sia incaricato il capitano, nel qual caso, dovrà fargliene la dimanda ufficiale.

Tali sono, al dire dell'Ortolan, le disposizioni delle ordinanze francesi relativamente alle funzioni de' Consoli ne' loro rapporti colla marina mercantile e con la marina militare. Del resto tali ordinanze, conferendo il diritto di polizia sia ai Consoli, sia ai Comandanti della marina da guerra, non glielo conferiscono, che sotto l'espressa riserva de' diritti dell'Autorità locale; esse ingiungono agli uni e agli altri di non esercitare questa polizia che in tutto ciò che potrà conciliarsi con questi diritti, e di dirigersi, a questo riguardo, secondo i trattati, convenzioni ed usi, o giusta il principio della reciprocità. La reciprocità, della

quale qui si tratta, è quella delle disposizioni praticate in Francia rispetto alle navi di commercio straniere stazionate nelle acque francesi, in conformità al parere del Consiglio di Stato del 1806.

Per tutti i fatti che, giusta le convenzioni od usi, o giusta i principî esposti più sopra, rientrano nelle attribuzioni dell' Autorità locale, quest' Autorità ha non solo il diritto di giurisdizione, ma pur anco quello di polizia. Essa può, osservate le forme legali del paese, trasportarsi a bordo della nave di commercio, e farvi, ma solo in ciò che concerne i fatti in questione, tutte le ricerche, interrogatori, od arresti necessari. È però un dovere del Diritto delle genti per l' Autorità locale di dare avviso preventivo delle sue operazioni al Console, o al Comandante militare investito della polizia nazionale della nave, affinchè l' uno, o l' altro, possa assistervi e vegliarvi, se lo giudichi necessario (11).

279. In Grecia, è stata adottata completamente la dottrina della giurisprudenza francese colle Istruzioni del 1 e del 13 gennaio 1834, date dal Ministero degli affari esteri ai Consoli greci (12).

280. In Inghilterra, i magistrati territoriali non esitano a conoscere de' crimini e delitti commessi a bordo di navi straniere; anche tra persone dell' equipaggio. È sopratutto, rispetto ai bastimenti provenienti dagli Stati-Uniti, che essi esercitano la loro giurisdizione con grande severità.

281. In Russia, è stato mantenuto costantemente lo stesso principio cui rende omaggio la giurisprudenza inglese. Possiamo citare un fatto avvenuto nel 1844, a bordo di un bastimento inglese ancorato nel porto di Riga, fatto il quale comprova fino a qual punto le due Potenze marittime, la Russia e l'Inghilterra, abbiano a cuore la conservazione intatta del loro diritto esclusivo di giurisdizione territoriale.

Un marinaio di una nave inglese avea assassinato a bordo il suo timoniere; l' uno e l' altro erano sudditi inglesi. L'assassino fu arrestato dall' Autorità locale, dalla quale venne ordinata una inchiesta; ma prima che si decidesse definitivamente, il Governo

(11) Ortolan, *loco citato.*

(12) Ortolan, Annexe J, in cui sono riportate siffatte Istruzioni.

russo propose a quello della Gran Bretagna di rilasciargli il colpevole, sotto l'espressa riserva di una giusta reciprocità, ove casi simili venissero a presentarsi in Inghilterra. Il Governo britannico non credette di poter accettare tale proposta; epperò il colpevole, suddito inglese, è stato giudicato e condannato in Russia, per un crimine commesso a bordo di un bastimento inglese su un individuo della sua nazione, e parimenti in Russia, subì la sua pena.

282. All'inglese e alla russa è conforme la giurisprudenza degli Stati Uniti.

283. In Italia, abbiamo due sentenze, una della Corte di Cassazione di Firenze del 24 novembre 1860, la quale si riferisce ad un fatto commesso a bordo di un bastimento straniero ancorato in acque italiane; l'altra della Corte di Cassazione sedente in Milano, del 30 novembre 1864, relativa ad un reato commesso a bordo di una nave italiana ancorata in un porto estero. La prima di queste sentenze non fece che consacrare la dottrina accettata dalla giurisprudenza francese. Infatti stabilì, che la giurisdizione locale dee avere la prevalenza su quella dello Stato la cui bandiera sventola sulla nave: in primo luogo, pe' reati avvenuti, non fra individui dell'equipaggio, bensì fra estranei, o fra un estraneo e una persona dell'equipaggio; in secondo luogo, quando il reato abbia prodotto allarme, scandalo, o alterata la quiete del porto, o rada, in cui trovasi la nave, od abbia in sè stesso tali caratteri di gravità, o di atrocità, da compromettere l'ordine pubblico; in terzo luogo, quando il Comandante della nave abbia richiesto la giustizia investigatrice e punitrice locale, sottoponendosi alla sua competenza. Fuori di questi casi, decise la Suprema Corte toscana, che la nave non può riconoscere altra giurisdizione, all'infuori di quella della propria nazione.

Or bene, nel caso in questione, trattavasi di un omicidio commesso a bordo di una nave straniera, ancorata nella rada di San Pier d'Arena, su un individuo dell'equipaggio per opera di altro individuo che pure era a questo addetto. Il fatto rimase ignoto alla popolazione, la quale cosa equivale al dire, che non produsse scandalo, nè compromise l'ordine pubblico; ben lungi dall'essere grave o atroce, era prodotto, non per mezzo di armi,

ma di strumenti contundenti; non premeditatamente, ma in rissa, e dopo violenta provocazione sofferta dall'uccisore. La giustizia locale non venne richiesta, onde spiegare le sue attribuzioni. In presenza di queste circostanze, è stato giudicato, che i tribunali italiani si erano a buon diritto dichiarati incompetenti a conoscere sul commesso reato.

La seconda delle accennate sentenze venne proferita a riguardo di un omicidio volontario commesso a bordo di una nave italiana nella rada di Villafranca, da un marinaio sopra un altro marinaio faciente parte dell' equipaggio, niuno de' quali era suddito francese, e così di un reato, che mentre per nulla interessava il governo francese, interessava per contro eminentemente la polizia e la disciplina interna della nave. Fu deciso, che tale reato era soggetto alla giurisdizione dell'Autorità del paese cui la nave apparteneva, come se si trattasse di cosa concernente la sola disciplina interna della nave, in cui l' Autorità locale non deve ingerirsi, sempre-che, nè lo Stato nelle cui acque trovasi il bastimento, nè i suoi sudditi, vi sieno direttamente interessati, non sia richiesto il di lui soccorso, nè sia compromessa la tranquillità del porto; giustamente quindi l'imputato era stato giudicato dalla Corte d' appello di Genova (13).

284. La dottrina accettata dalle predette due Corti supreme, è stata ammessa dalla Circolare, diretta nel 21 gennaio 1865 dal Ministro Guardasigilli, d'accordo con quello degli Affari Esteri, alle Autorità giudiziarie italiane, nella cui giurisdizione vi sono Dipartimenti marittimi. È detto infatti in quella Circolare: « è a » cognizione di questo Ministero che talune Autorità giudiziarie » di luoghi marittimi dello Stato si astengono dal fare a bordo » di legni stranieri (qualunque sia la loro natura) ancorati nei » porti o nelle acque territoriali alcun atto d' istruzione per » l' accertamento de'reati commessi a bordo, o a terra, dagli in- » dividui dell' equipaggio, perchè opinano che ciò sia vietato » dagli ordinamenti ed usi internazionali. Una tale astensione » però non si può assolutamente approvare, e, nell' intento di » regolare in modo uniforme così importante oggetto, ed impe-

(13) Vedi Bettini, *Giurisprudenza del Regno*, 1860, parte seconda, pag. 405; Giuriati, *Giurisprudenza italiana*, 1864, parte seconda, pag. 405.

» dire collisioni e difficoltà internazionali, il sottoscritto Mini-
» stro Guardasigilli, d'accordo col suo Collega degli Affari Esteri,
» rivolge alle S. S. L. L. le seguenti istruzioni:
« 1. Ove si tratti di legni da guerra, i quali in forza del Di-
» ritto delle genti sono immuni dalla giurisdizione locale, le
» Autorità giudiziarie del Regno non potranno intromettersi per
» la repressione de' reati avvenuti a bordo di essi, nè procedere
» ad atti di giurisdizione.
« 2. Quanto poi ai legni postali stranieri, sebbene in principio,
» e salvo qualche eccezione stipulata con convenzioni speciali,
» segnatamente colla Francia, essi non sieno coverti da cotesta
» immunità, tuttavia le Autorità suddette non dovranno inter-
» venirvi, insino a che non abbiano ricevuto le opportune istru-
» zioni da questo Ministero, cui dovranno riferire l'occorrente,
» anche per via telegrafica.
« 3. Qualora poi a bordo di legni mercantili stranieri acca-
» dessero reati, *per cui venisse turbata la tranquillità pubblica*
» *nel porto*, *od a terra, ovvero vi fossero implicate persone estra-*
» *nee all' equipaggio*, *massime se nazionali*, le Autorità giudi-
» ziarie sono in facoltà di recarsi a bordo, per procedere ad
» atti d' istruzione, ed anche, ove ne sia il caso, alla cattura
» de' delinquenti. E del medesimo diritto sono investite, qualora
» persona dell' equipaggio di detti legni trovandosi a terra vi
» commettesse reato. Se non che le Autorità preaccennate, in-
» nanzi di trasferirsi a bordo di detti legni, dovranno fare av-
» vertiti in tempo utile gli Agenti consolari delle Potenze, cui
» questi appartengono; acciò, volendo, possano all'ora indicata
» recarsi personalmente, od inviare apposito loro Delegato ad
» assistere agli atti da compiersi » (14).

(14) La dottrina ammessa dalla predetta Circolare venne applicata nel 1866 e nel 1870 verso gli Stati-Uniti e verso l'Inghilterra, con accordarsi l' immunità, per trattarsi di reati avvenuti a bordo fra persone della ciurma, senza perturbazione della pubblica tranquillità del porto, o del paese. Per contrario, è stata l'immunità negata nel 1866 ad un legno greco, il cui nostromo, unitamente a due cittadini del paese, nella cui rada era all' ancora, furono sorpresi dagli agenti della pubblica forza mentre rubavano del grano, di cui era carico il legno stesso. Quel nostromo, con sentenza della Corte di Assisie di Palermo del 4 Luglio di quell'anno, fu condannato a tre anni di carcere.

285. L'accennata dottrina fu altresì sancita dalle convenzioni consolari conchiuse dal Regno d'Italia nel 26 luglio 1862 colla Francia (15), nel 4 febbraio 1863 col Brasile (16), nel 3 maggio dello stesso anno col Perù (17), nel 30 ottobre 1868 col Portogallo (18), nel 21 dicembre dello stesso anno colla Confederazione della Germania del Nord, ora in vigore coll'Impero Germanico (19), nel 2 gennaio 1873 colla Repubblica di Guatemala (20), nel 15 maggio 1874 coll'Impero Austro-Ungarico (21), nel 28-16 Aprile 1875 colla Russia (22). Sono conformi i trattati di commercio e di navigazione stipulati dallo stesso Regno d'Italia nel 19 giugno 1860 colla Repubblica di Venezuela (23), nel 14 giugno 1862 colla Svezia e Norvegia (24), nel 14 aprile 1863 con Costa-Rica (25), nel 1 maggio 1864 colla Danimarca (26), nel 7 maggio 1866 coll'Uruguay (27). Stabiliscono quelle convenzioni consolari e que' trattati di commercio e di navigazione, che gli ufficiali consolari rispettivi sono esclusivamente incaricati dell'ordine interno a bordo delle navi di commercio della loro nazione, e conoscono soli di tutte le contestazioni che possono sorgere tra il capitano, gli ufficiali e le persone dell'equipaggio. È stata data facoltà alle Autorità locali di intervenire, allorchè *i disordini avvenuti sieno tali da turbare la tranquillità pubblica a terra, o nel porto, e di conoscere altresì delle accennate controversie, allorchè vi si trovi immischiata una persona del paese, o una persona estranea all' equipaggio.* In tutti gli altri casi, fu stipulato, che le dette Autorità si limiteranno a prestare efficace aiuto ai Consoli, allorchè questi lo richiedano, per far arrestare

(15) Art. 13.
(16) Art. 8.
(17) Art. 17.
(18) Art. 13.
(19) Art. 15.
(20) Art. 16.
(21) Art. 17.
(22) Art. 11.
(23) Art. 22.
(24) Art. 8.
(25) Art. 22.
(26) Art. 11.
(27) Art. 26.

e condurre in prigione quelle fra le persone dell'equipaggio, che crederanno conveniente di inviarvi, in seguito alle insorte contestazioni (28).

In forza poi della clausola inserta tanto nelle convenzioni consolari, quanto ne'trattati di commercio e di navigazione stipulati dall'Italia con altri Stati, per la quale s'intendono vicendevolmente concessi tutti i favori, *immunità* e prerogative che sono state, o saranno accordate alla nazione più favorita, i Governi di quegli Stati potranno invocare in Italia, a riguardo delle navi mercantili su cui sventoli la loro bandiera, la *immunità* che, nel modo diggià accennato, compete alle navi delle anzidette Potenze; ed, in ricambio, la stessa immunità potrà essere invocata dalle navi mercantili italiane ancorate nelle acque dei medesimi Stati.

286. In quanto poi al diritto di polizia, giusta il Codice per la marina mercantile del Regno d'Italia, esso è esercitato sulle navi nazionali dai bastimenti da guerra dello Stato, così in alto mare, come in paese estero, in cui non trovisi un agente consolare, o dietro invito di questo. A tale oggetto, i Comandanti delle medesime navi da guerra possono procedere alla visita del bastimento mercantile, alla ispezione delle carte di bordo, ricevere le denunzie e le querele de' capitani e delle persone imbarcate, e farsi consegnare i delinquenti. Le navi che mancassero di alcuna delle prescritte carte di bordo, o che avessero carte di bordo false, saranno condotte in un porto dello Stato, od in quel porto estero più vicino, in cui risieda un regio ufficiale consolare (29).

287. Ciò premesso, è evidente il rilevare, come la dottrina prevalsa in Francia, in Grecia e in Italia, circa l'esercizio del di-

(28) Articoli citati nelle note precedenti. Sono conformi i trattati conchiusi dalla Francia colla Russia nel 14 Giugno 1857 (art. 17), col Brasile nel 10 dicembre 1860 (art. 8), col Perù nel 9 marzo 1861 (art. 24). Tutti questi trattati ammettono la distinzione tra i crimini, o i delitti, che sono rinchiusi nell'interno e fra gente dell'equipaggio della nave, e quelli che interessano la polizia e compromettono la tranquillità del porto.

Tale distinzione era pure ammessa dalla convenzione del 14 novembre 1788 fra la Francia e gli Stati-Uniti (art. 8-11).

(29) Art. 103 di quel codice.

ritto di giurisdizione sulle navi mercantili, ancorate nelle acque di una estera Potenza, sia preferibile a quella prevalsa in Inghilterra, in Russia e negli Stati-Uniti. Ed in vero, che altro mai contiene la prima di queste dottrine se non l'attuazione pratica del principio, che la nave mercantile è bensì indipendente dalla giurisdizione locale pe' fatti *interni*, ma deve invece riconoscere a suo riguardo l'esercizio di siffatta giurisdizione pe' fatti *esterni*, ossia per quei fatti pe' quali essa si è posta a contatto col paese che le diè ospitalità? (vedi § **159**). Allorchè a bordo di un bastimento sia stato turbato l'ordine giuridico da persone dell'equipaggio fra loro, senza che sia stata compromessa la tranquillità pubblica a terra, o nel porto, in tal caso, siccome trattasi di fatti *interni*, così è ben giusto che sulla locale abbia la prevalenza la giurisdizione dello Stato da cui la nave dipende. Ha forse interesse il sovrano territoriale di pretendere che sieno applicate le disposizioni penali da lui sancite, sebbene non sieno stati lesi, nè i suoi diritti, nè quelli de' suoi cittadini?

Cambiano le cose di aspetto, se la parte lesa, o il colpevole, non appartenga all'equipaggio, oppure se l'uno e l'altra ne facciano parte, ma ne sia andata di mezzo la tranquillità pubblica a terra, o nel porto. È fuor di dubbio che, in siffatti casi, la nave si è posta a contatto col paese ove è stanziata; epperò è conforme a giustizia, che nel conflitto insorto fra le due giurisdizioni, la prevalenza debba essere data alla giurisdizione locale, alla giurisdizione cioè dello Stato sommamente interessato alla applicazione delle sue leggi penali. Tale interesse è incontrastabile, per avere i fatti di cui si tratta oltrepassato le pareti della nave su cui vennero commessi, ledendo i diritti de' cittadini della nazione che la ricevette nelle sue acque, o della nazione medesima, quando sia stata turbata la sua tranquillità.

Ma, anche quando tutto sia rimasto entro quelle pareti, senza trapelare di fuori, dovendo le nazioni essere solidarie, e quindi cooperare al reintegramento dell' ordine giuridico, è fuor di dubbio, che possono le Autorità locali intervenire, allorchè il loro soccorso venga chiesto dal Capitano, o dal Console dello Stato di cui il bastimento porta la bandiera. Può questo trovarsi in lontane regioni; laonde, affinche giustizia sia pronta-

mente fatta, dee il Capitano aver facoltà di sbarazzarsi di persone che egli non ha alcun interesse di tenere a bordo, essendo anzi sommamente interessato, massime se il suo viaggio debba ancora durare molto, di porle nelle mani delle Autorità locali, per essere senza indugio loro inflitta la dovuta punizione.

288. Conchiuderemo con dire, che siccome le azioni delittuose, per la loro stessa natura, non possono, nella maggior parte dei casi, non turbare la quiete delló Stato sulle cui acque galleggia la nave a bordo della quale furono commesse, così possiamo stabilire, che, di regola, i reati avvenuti su bastimenti mercantili stranieri cadono sotto la giurisdizione locale. Tale regola soffre eccezione, allorchè trattisi di reati non ledenti in alcun modo, nè i diritti del Sovrano territoriale, nè quelli de' suoi cittadini; di reati cioè pe' quali il bastimento non si è posto a contatto col paese in cui è ancorato, e quindi non ha alcun interesse quel Sovrano che i colpevoli sieno giudicati dai suoi tribunali in conformità alle leggi da esso sancite.

289. Può anche avvenire, che l'ordine giuridico sia stato turbato a terra da persone dell'equipaggio di una nave mercantile straniera. In tal caso, l'Autoritá locale, salvo non esistano convenzioni contrarie, ha non solo il diritto di arrestare i colpevoli, fin tanto che sono a terra, come può fare altrettanto a riguardo di individui appartenenti a stati-maggiori, o ad equipaggi di navi da guerra (§ **269**); ma altresì è essa autorizzata ad inseguirli ed operarne l'arresto sulle navi di commercio stazionate nelle acque territoriali. Potendosi la giurisdizione locale esercitare pe' reati commessi anche a bordo, allorchè tali reati interessino la polizia del porto, o la tranquillità pubblica; a più forte ragione siffatto esercizio sarà legittimo, nel caso in cui la perturbazione dell' ordine giuridico abbia avuto luogo a terra.

290. Tanto in questo però, come nel caso precedente, l'Autorità locale dovrà agire con circospezione e non procedere alle sue operazioni, se non dopo averne dato avviso all' ufficiale consolare della nazione la cui bandiera sventola sulla nave, acciò sia a lui dato, se lo creda opportuno, di assistere alle stesse operazioni. Tale avviso è richiesto dalle convenzioni consolari conchiuse dal Regno d'Italia colla Francia (30), colla Spagna (31),

(30) Art. 12.
(31) Art. 20.

colla Repubblica di Nicaragua (32), col Portogallo (33), colla Confederazione della Germania del Nord, ora in vigore per tutto l'Impero Germanico (34), e col Belgio (35). L'avviso deve indicare l'ora precisa in cui è richiesta la presenza dell'ufficiale consolare; fatta facoltà all'Autorità locale, qualora questi nell'ora indicata tralasciasse di comparire in persona, o di farsi rappresentare da un Delegato, di procedere in sua assenza. In virtù poi della clausola del trattamento della nazione la più favorita, clausola che venne inserta in tutte le altre convenzioni consolari, o trattati di commercio e di navigazione stipulati dal Governo italiano con altri Governi, dobbiamo stabilire, che per potersi dire regolare l'arresto operato su una nave mercantile straniera ancorata in un porto del Regno d'Italia, per reati commessi a bordo di essa, o a terra, è necessario, qualora ivi risieda un console della nazione di cui il bastimento porta la bandiera, colla qual nazione esista una convenzione consolare, o un trattato di commercio e di navigazione, che tale arresto sia stato preceduto dall'avviso dato allo stesso Console. E, per reciprocità, nessun arresto potrà operarsi a bordo di una nave mercantile italiana ancorata nel porto di una estera Potenza, che abbia col Regno d'Italia una convenzione consolare, o un trattato di commercio e di navigazione, senza esserne stato prima avvertito il Console italiano ivi residente.

In mancanza di ufficiale consolare, l'avviso dovrà essere dato al comandante investito della polizia nazionale sulle navi in rada. Vale a dire, se ivi trovisi una nave da guerra dello Stato da cui il bastimento mercantile ottenne la nazionalità, dovrà essere preventivamente informato dell'arresto il comandante di essa nave. E non trovandosi nè ufficiale consolare, nè alcuna nave da guerra di quello Stato, l'avviso dovrà essere dato all'Autorità marittima locale, incaricata d'invigilare alla polizia e alla sicurezza delle navi ivi ancorate, le quali funzioni, giusta

(32) Art. 15.
(33) Art. 12.
(34) Art. 13.
(35) Art. 10.

il Codice per la marina mercantile del Regno d'Italia, sono esercitate dai Capitani ed Ufficiali di porto (36).

291. Quando l'Autorità locale si è legittimamente investita della cognizione de'reati di sua competenza, e della persona de'prevenuti, altro più non rimane ai Consoli, o Comandanti militari della nazione cui appartengono gli imputati, che di adoperarsi acciò questi imputati sieno trattati con umanità, difesi e giudicati imparzialmente. I Consoli infatti (vedi Titolo sesto del Libro sui *Consolati*) sono i protettori naturali de'cittadini dello Stato da cui ricevettero la nomina; epperò loro incombe di reclamare presso le Autorità del loro distretto, nel caso in cui qualche loro concittadino fosse vittima di procedimenti arbitrari. Anche i Comandanti de'legni da guerra sono i protettori naturali de'loro concittadini all'estero; quindi spetta ad essi, in mancanza di ufficiali consolari, d'invigilare perchè que' procedimenti arbitrari non abbiano luogo a danno degli stessi concittadini. Il Regolamento del servizio di bordo delle navi militari italiane, approvato con Regio Decreto 12 luglio 1863, espressamente dispone, che all'estero ed in navigazione, il Comandante in capo di una forza navale deve prestare ai cittadini del Regno d'Italia la protezione e gli aiuti necessari a tutelare, per quanto rientra nella sfera delle sue attribuzioni, i loro legittimi interessi. Ma quando gli Italiani che richiedono la sua protezione sono sotto la legittima giurisdizione di un Console, o altra Autorità nazionale, il Comandante in capo non deve operare in loro pro, senza aver preso preventivo concerto con l'Autorità da cui dipendono, meno ne' casi di estrema urgenza. Egli poi deve dar parte al Ministro della marina de' provvedimenti presi per tutelare gli interessi de' cittadini dello Stato, e degli ostacoli che avesse incontrato sotto tal riguardo (37).

292. E siccome (vedi Titolo citato del Libro sui *Consolati*), pel vincolo di solidarietà onde tutte le nazioni sono insieme unite, gli ufficiali consolari hanno il dovere di proteggere anche gli stranieri appartenenti ad uno Stato che non abbia un rappresentante che li possa difendere, egli è perciò, che quanto si disse poc'anzi sarà applicabile, nel caso in cui nel paese di re-

(36) Art. 163.
(37) Art. 30 di quel Regolamento.

sidenza di un ufficiale consolare, siasi proceduto all'arresto di individui che si trovavano a bordo di una nave straniera; incomberà cioè allo stesso ufficiale consolare d'invigilare acciò gli incolpati non sieno trattati inumanamente o con parzialità, in dispregio del Diritto delle genti osservato dai popoli civili.

293. Del resto, osserva benissimo l'Ortolan, essere una cosa ben intesa, che i diritti di polizia e di giurisdizione attribuiti alla potenza territoriale, nelle cui acque sono ancorate le navi straniere, e davanti ai quali si arresta in certi casi la giurisdizione dello Stato cui queste appartengono, sono soltanto ammessi nella supposizione che si tratti di paesi civili, ove trovisi organizzato un potere regolare e ove sia conosciuto e praticato il Diritto delle genti. Ma, se si trattasse di paesi barbari, o mezzo barbari, di colonie selvaggie e non offrenti alcuna garantia di giustizia e di instituzioni locali, la sovranità e la giurisdizione del paese cui la nave appartiene non subirebbero alcuna diminuzione, e rimarrebbero nella loro integrità rispetto ai fatti commessi nelle acque territoriali, od anco a terra, da persone appartenenti al bastimento.

Dice lo stesso scrittore, che la Corte di cassazione francese ha avuto l'occasione di sanzionare siffatto principio, a riguardo di un omicidio che era stato commesso a pregiudizio di un Francese nel paese di Cayor, vicino agli stabilimenti francesi della costa occidentale d'Africa. La Corte giudicò, che, quantunque quel paese si trovi al di là del territorio degli stabilimenti, al di là cioè del territorio francese, tuttavia poterono gli imputati essere regolarmente arrestati a Saint-Louis e giudicati in questa città dai tribunali francesi, conformemente alla legge francese. Quella Suprema Corte partì dalla considerazione, che quando si tratta di tribù indipendenti, o di colonie mezzo barbare, straniere ai principî del Diritto delle genti, e dalle quali perciò sono disconosciute le obbligazioni che ne derivano, soffre eccezione la regola generale, secondo la quale la giurisdizione di ciascuno Stato è circoscritta dai limiti del suo territorio (38).

294. Termineremo il presente Titolo con fare un cenno delle disposizioni sancite dalla legislazione italiana circa le norme da

(38) Ortolan, *loco citato.*

osservarsi, nel caso in cui si commettano de'reati a bordo di un bastimento.

Pe' crimini, o delitti, commessi in viaggio, spetta anzi tutto al capitano, o padrone, di adempiere alle funzioni di giudice istruttore. Tali funzioni sono in seguito adempiute dal Console, o dal Comandante di un legno da guerra dello Stato.

295. Dispone infatti il Codice per la marina mercantile, che nel caso di crimine, o di delitto, commesso durante il viaggio da alcuna delle persone imbarcate, il capitano, o padrone, deve prendere le necessarie precauzioni riguardo all'imputato, mettendolo, ove d'uopo, ai ferri, sentito il parere del secondo di bordo, o di altro ufficiale; assicurare il corpo del reato, e stendere subito processo verbale circostanziato dell'occorso, sottoscritto dai testimoni che si fossero trovati presenti al fatto. Di tutto si farà menzione nel registro di disciplina, e nel giornale di bordo.

Il secondo di bordo, od altro ufficiale, deve fare al più presto rapporto scritto al capitano di qualunque crimine, o delitto, commesso durante il viaggio. Di tale rapporto si farà menzione nel giornale di bordo.

Il capitano, assistito dall'ufficiale che avrà fatto il rapporto, è tenuto di procedere ad una istruzione sommaria e preparatoria, di ricevere le deposizioni de' testimoni e stendere processo verbale, del quale sarà pure fatta menzione nel registro di bordo.

Adempiute in siffatto modo le funzioni di giudice istruttore dal capitano, o padrone, egli nel primo porto di approdo, se straniero, in cui risieda un Console italiano, deve rimettere al medesimo le carte processuali ed i corpi di reato. Il Console praticherà gli ulteriori incombenti che stimerà del caso; addiverrà cioè agli atti di procedura che crederà necessari, e farà sbarcare il processato per inviarlo colle carte del processo e coi corpi del reato in un porto dello Stato.

In mancanza di Console, il comandante di un legno da guerra dello Stato che si trovasse nel luogo adempirà le menzionate disposizioni; spetterà cioè a lui di far quello che avrebbe fatto il Console se ivi fosse stato stabilito un Consolato.

Ne' Consolati con esercizio di giurisdizione (vedi Volume secondo di quest'Opera, Parte prima § **276** e seguenti), nulla è

innovato rispetto alla competenza de' tribunali consolari, qualora si tratti di delitti appartenenti alla cognizione de'medesimi; vale a dire, spetterà a siffatti tribunali di procedere, conformemente a quanto dispone la legge consolare.

Se il primo approdo della nave avvenisse in un porto dello Stato, il capitano, o padrone, rimetterà le carte processuali ed i corpi di reato all'Autorità marittima del luogo, la quale ne darà immediatamente avviso al Procuratore del Re del Circondario (39).

296. Trattandosi di crimini, o delitti, commessi quando la nave è ancorata in un porto italiano, il capitano, o padrone, ne farà la denuncia all'Autorità marittima nel termine di tre giorni dacchè il reato fu scoperto. Se il reato sia stato commesso in paese straniero, nel quale risieda un Console italiano, è a questi che il capitano, o padrone, dovrà entro lo stesso termine farne la denuncia; denuncia, la quale si farà al Console del primo

(39) Art. 96, 436, 438, 439, 440, 441 del codice per la marina mercantile. La legge consolare stabilisce, che i tribunali consolari ne'paesi ne'quali è ammesso l'esercizio della loro giurisdizione, sono giudici de'delitti commessi da Italiani, sia nel Distretto del Consolato, sia *a bordo di legni mercantili sotto bandiera nazionale* (art. 113). Le funzioni di giudice istruttore presso quei tribunali sono adempiute dal Console (art. 115).

Al citato art. 440 del codice per la marina mercantile, il quale stabilisce, che il Console, o il Comandante della nave da guerra, farà sbarcare il processato per inviarlo colle carte del processo e coi corpi del reato in un porto dello Stato, il Progetto di legge, approvato dal Senato e dalla Camera de'Deputati, fa un'aggiunta, per la quale, quando si tratti di reati molto gravi, e non fosse prossimo il ritorno della nave nel Regno, oltre il processato, si potrà anche far sbarcare ed inviare nello Stato le persone dell'equipaggio, le cui deposizioni sembrino più importanti, provvedendo opportunamente il Console, o il Comandante della nave da guerra, affinchè il legno possa continuare la navigazione.

Sebbene per regola le denunzie giurate, confortate dagli atti generici e da verbali compilati dal capitano del legno, ovvero dal Console, o dal Comandante militare, sieno sufficienti pel giudizio; importa però talvolta, specialmente se il fatto è complicato e di difficile indagine, assicurare all'Autorità giudiziaria quegli aiuti che possono venire dalla viva voce di coloro che furono al fatto stesso presenti, ed all'uopo provvedere prontamente affinchè il tempo non ne cancelli l'impressione, e non si lasci campo ad intrighi in danno della giustizia. È a questo intendimento che s'informa la predetta aggiunta.

porto di approdo dentro ventiquattro ore, qualora il fatto criminoso, o delittuoso, sia seguito in corso di navigazione, o in un paese in cui non esista un Consolato italiano (40).

297. L' Autorità marittima, od il Console, stenderà processo verbale della denuncia o querela del capitano, o padrone, il quale deve confermarla col suo giuramento. L' atto farà menzione dell' adempimento di questa formalità, e, ciò mediante, farà fede del suo contenuto fino a prova contraria.

Il processo verbale sarà dal Console registrato nella cancelleria del Consolato e trasmesso in seguito al Ministero della Marina, onde farlo pervenire, per mezzo del Dicastero di giustizia, al Procuratore Generale, o al Procuratore del Re *competente* (41).

298. I capi degli uffici di porto, appena riceveranno dal capitano, o padrone, la denuncia di un crimine, o delitto, o ne avranno altrimenti notizia, procederanno agli atti d' istruttoria attribuiti dal codice di procedura ai Pretori, e li trasmetteranno al Procuratore del Re del Circondario. Essi inoltre dovranno far deporre nelle carceri giudiziarie l' imputato che si trovasse in istato di arresto (42).

(40) Art. 442. Quel Progetto di legge, oltre all' avere, per maggiore chiarezza, sostituito la espressione « capitano, o ufficiale di porto » a quella troppo generica di « autorità marittima » (come si è fatto pure negli articoli 443, 444 e 448), portò altre due lievi modificazioni al citato articolo 442. Una è la riduzione del termine della denunzia da tre giorni a ventiquattro ore. L'altra stà nell' aver fatto menzione, nel caso in cui il fatto criminoso, o delittuoso, sia seguito in corso di navigazione, o in paese estero ove non risieda un Console italiano, riguardo alla denunzia a farsi nel primo porto di approdo, non solo del Console, ma pur anco del Capitano, o Uffiziale di porto, con prevedersi per tal guisa l'ipotesi frequentissima a verificarsi, che il primo approdo della nave, dopo successo il reato, avvenga in un porto del Regno.

(41) Art. 443. Il Progetto di legge toglie da quest'articolo le parole « per mezzo del Dicastero di giustizia », per ragione di risparmio di tempo e di lavoro. È inutile l' intervento di tale Dicastero; e d' altra parte è regola generale, che ogni Autorità può rivolgersi direttamente all'Autorità giudiziaria, quando deve denunziare crimini, o delitti, di cui abbia avuto notizia nell'esercizio delle sue funzioni (art. 101 del codice di procedura penale).

(42) Art. 444. A quest'articolo vengono fatte due modificazioni di qualche importanza. La disposizione per la quale i capi degli uffici di porto, rice-

299. Fu poi imposto ai Consoli di uniformarsi alle regole prescritte dalla Legge sui Consolati per gli atti occorrenti ne' casi di crimine, o di delitto, commesso da nazionali nel loro distretto, od a bordo di legni mercantili nazionali (43).

300. I comandanti di legni da guerra, i quali avessero avuto in consegna individui imputati di crimini, o delitti, processi e corpi di reato, approdando in un porto dello Stato, dovranno rimetterli al Procuratore del Re del Circondario. Qualora approdino in paese estero, prenderanno gli opportuni concerti col Console (44).

301. Il capitano, o padrone, che contravverrà ad alcuna delle accennate prescrizioni incorrerà in una pena pecuniaria, che potrà estendersi a lire duecento, a profitto della cassa degli invalidi (45).

302. Tutti i procedimenti poi relativi ai reati *marittimi* dovranno sempre essere spediti d'urgenza (46).

303. Le disposizioni accennate nei §§ **294-300** contengono le norme relative ai primi atti d'istruzione che si devono compiere,

vuta la denunzia di un crimine, o di un delitto, od avendone altrimenti notizia, devono procedere agli atti d'istruttoria attribuiti dal codice di procedura ai Pretori, sollevò gravissime difficoltà nella sua attuazione. Le norme di siffatto codice sono connesse e coordinate ad una organizzazione, che non è quella degli uffici di porto; suppongono il concorso di un personale (cancellieri ed uscieri) versato nelle leggi ed esercitato negli affari giudiziali, il quale manca assolutamente in quegli uffici; laonde, per quanto grande sia la perizia dei capi anche nella parte legale, essi si trovano non di rado, per condizioni di fatto, nell'impossibilità di soddisfare rigorosamente all'accennata disposizione. Appunto perciò si stabilisce, di deferire il còmpito, di stabilire le forme, da osservarsi dai capitani ed ufficiali di porto, al Regolamento da pubblicarsi, giusta l'articolo 461, per la esecuzione del codice per la marina mercantile, regolamento che, come si accennò altra volta, non venne per anco pubblicato.

L'altra modificazione consiste nell'aggiunta da farsi all'articolo 444, per la quale, quando l'imputato di crimine, o delitto, che non si trova in istato d'arresto, sia imbarcato per l'estero, i suddetti ufficiali ne ordineranno lo sbarco, e lo faranno tradurre innanzi al Procuratore del Re.

(43) Art. 445. Quelle regole furono esposte nel Libro sui *Consolati* (Vedi § 414 e seguenti).

(44) Art. 446.

(45) Art. 447.

(46) Art. 449.

allorchè sia stato commesso un crimine, od un delitto, a bordo di una nave in alto mare, o quando questa è ancorata in un porto nazionale, od estero. Si tratta ora di vedere, quale sia l'Autorità giudiziaria competente a portare a termine il procedimento ed a giudicare i prevenuti.

304. Il Codice per la marina mercantile del 1865, dopo di avere attribuita la cognizione de' crimini e de' delitti *marittimi* ai tribunali ordinari, vale a dire alle Corti di assise, ai Tribunali correzionali, od ai Pretori, secondo le norme del Codice di procedura penale, ed ai Tribunali consolari all'estero ne' paesi ne' quali è permesso l'esercizio della giurisdizione consolare pe' delitti commessi da nazionali nel distretto del Consolato (47), si limitò a disporre, che la competenza a conoscere de' reati *marittimi* è determinata dal luogo del commesso reato, quanto a quelli che sono avvenuti nel territorio, ne' porti e nelle spiagge dello Stato; e dal luogo del primo approdo della nave pe' reati seguiti all'estero, salvo, in questo caso, l'esercizio della giurisdizione consolare. Si osserveranno del resto le altre regole di competenza stabilite dal Codice di procedura penale comune (48).

È adunque il primo approdo della nave, secondo siffatta disposizione, che stabilisce la competenza pe' reati *marittimi* seguiti all'estero; ai quali reati vennero dalla giurisprudenza dei tribunali pareggiati quelli commessi in alto mare in corso di navigazione, salvo l'esercizio rispetto ai primi della giurisdizione consolare.

305. Ma che diremo, nel caso in cui, per causa di naufragio, o di altro sinistro, o per vendita della nave in territorio straniero, non si avveri il suo approdo in un porto dello Stato? Può anche avvenire, che l'approdo in un porto dello Stato sia

(47) Art. 434. Giusta lo stesso articolo, combinato col precedente, la cognizione delle contravvenzioni appartiene ai capitani e agli ufficiali di porto, agli ufficiali consolari e ai comandanti de' legni da guerra in alto mare e ne' luoghi in cui non risiedeno ufficiali consolari con esercizio di giurisdizione.

(48) Art. 435. Quest'articolo parla di Codice penale comune. Ma è evidente, trattandosi di competenza, che il Legislatore intese parlare del Codice di procedura, essendo il medesimo che stabilisce le norme relative alla competenza. Il Progetto, approvato dal Senato e dalla Camera de' Deputati, accenna espressamente a siffatto Codice.

preceduto dall'approdo in un porto estero, e dal Console, o dal Comandante del legno da guerra, sia stato il prevenuto, giusta quanto si disse precedentemente (vedi § **295**), inviato colle carte del processo e coi corpi del reato in un porto dello Stato. Quale sarà, in questi casi, l'Autorità giudiziaria competente a conoscere del reato *marittimo* seguito all'estero, od in alto mare in corso di navigazione?

D'altra parte, la disposizione, a tenore della quale la competenza è determinata dal luogo del primo approdo della nave, non venne sancita che pe'reati *marittimi*, pe'reati cioè, come li definisce il Codice per la marina mercantile, puniti dallo stesso Codice (49). Or bene, supponiamo che il reato commesso a bordo di una nave sia un reato contemplato dal Codice penale comune, a mo' d'esempio, che trattisi di omicidio, di ferite, o di furto. Quale sarà, in questo caso, il Procuratore generale, o il Procuratore del Re *competente* (vedi § **297**), cui dovranno essere rimesse le carte del processo, nulla avendo il legislatore stabilito circa tale competenza?

306. È principio ammesso in materia di competenza, principio cui rendono omaggio le diverse legislazioni, che essa è determinata dal luogo del commesso reato, o da quello della dimora dell'imputato, o da quello dove ne sia seguito l'arresto, salve le eccezioni dalla legge stabilite; che però il giudice del luogo del commesso reato è preferito ad ogni altro giudice, tanto nell'istruire, come nel giudicare. A questo giudice quindi devono essere rimessi gli atti e le informazioni cui si fosse proceduto da altri giudici, o da altri uffiziali di polizia giudiziaria, unitamente ai corpi del reato e all'imputato (50). È giusto infatti, che la punizione de' reati segua nel luogo in cui furono mandati ad effetto; perocchè ivi la medesima serve più opportunamente ad esempio; ed inoltre per la ragionevole presunzione, che il giudice del paese in cui il fatto delittuoso ha la sua sede naturale è in grado, più che qualunque altro, di raccoglierne le prove, di completare sollecitamente l'istruzione ed emettere un illuminato giudizio.

(49) Art. 252.

(50) Art. 14 e 15 del codice di procedura penale italiano, al quale sono conformi, su questo punto, i codici delle altre nazioni.

307. Ora quale sarà il luogo del commesso reato, allorchè trattisi di fatti delittuosi seguiti a bordo di una nave in alto mare, o in acque estere? La risposta a questo quesito servirà a stabilire, quale sia il giudice competente per tali fatti.

Si è più volte detto, che la nave è continuazione del territorio della nazione di cui porta legittimamente la bandiera; laonde i reati seguiti a bordo di essa si reputano avvenuti nello stesso territorio. In tal modo si viene a risolvere soltanto una questione concernente la giurisdizione *internazionale* marittima: si stabilisce cioè, che spetta esclusivamente alla nazione da cui la nave ottenne l'atto di nazionalità, e non ad altre, di applicare le sue leggi penali, e di far giudicare i prevenuti dalle Autorità da essa preposte all'amministrazione della giustizia.

Ma stabilito a qual nazione spetti tale diritto, rimane a conoscersi se debba riguardarsi competente l'una, piuttostochè l'altra delle diverse Autorità giudiziarie dipendenti dallo stesso Sovrano. Non è più una questione *internazionale*, bensì una questione di gius pubblico *interno* che si vuol decidere; dappoichè, essendo l'Ordine giudiziario un ramo del potere esecutivo, che costituisce alla sua volta una delle emanazioni della sovranità, è in ultima analisi una controversia fra governante e governati quella relativa al giudice che, come rappresentante di quella sovranità, è destinato a provvedere al reintegramento del conculcato ordine giuridico.

Ciò posto, quando un reato sia stato commesso nel territorio terrestre, o marittimo, di una nazione, non possono sorgere dei dubbi sulla competenza. Trovandosi ne' diversi punti di esso territorio diverse Autorità giudiziarie, con attribuzioni precise e stabilite, sarà quella di siffatte Autorità destinata ad amministrare la giustizia nel punto in cui fu commesso il reato, che avrà il diritto di istruire e di giudicare. Ove poi l'ordine giuridico sia stato turbato su una porzione, che soltanto *giuridicamente* aderisce al territorio di una nazione, ma materialmente è staccata da esso, e questa porzione galleggia, non nelle acque territoriali del Sovrano da cui dipende, bensì in alto mare, oppure nelle acque di una estera Potenza; qualora su questa porzione di territorio vi abbiano giudici incaricati di amministrare la giustizia penale, come sono, a mo' di esempio, pe' reati mili-

tari *marittimi*, e talvolta anche pe'reati *comuni* (vedi § **243-245**), i Consigli di guerra e i Consigli sommari a bordo, anche in questo caso, non possono sollevarsi delle difficoltà sulla competenza. Saranno infatti que' giudici, come giudici del luogo del commesso reato, che avranno l'accennato diritto di istruire e di giudicare.

Ben diversamente si presentano le cose, alloraquando tale diritto spetti, non ad Autorità stabilite a bordo, bensì ad Autorità poste ne' diversi punti del territorio di una nazione: in questo caso, si vuol conoscere, avendosi non una, ma molte di siffatte Autorità, con attribuzioni eguali, attribuzioni però ristrette al Distretto giuridizionale loro assegnato, a quale fra esse incomba di ristabilire il turbato ordine giuridico. Così, a mo' d'esempio, un crimine è stato commesso a bordo di una nave mercantile italiana in alto mare, oppure nelle acque di un'estera Potenza: è cosa fuor di dubbio, che tale crimine sarà di competenza di una Corte di Assise. Ma quale, fra le diverse Corti d'Assise del Regno d'Italia, sarà la competente? Nell'accennato esempio, sarà la Corte di Genova, o la Corte di Napoli, o la Corte di Venezia, ecc.?

Si è già veduto (§ **60**), che ciascuna nave dev'essere inscritta sulla matricola del Compartimento marittimo ove è domiciliato il proprietario, ed essendovi più proprietari, la inscrizione si farà presso il Compartimento marittimo in cui ha domicilio il maggiore interessato, ovvero l'armatore, o colui che rappresenta più della metà degli interessi della nave. Dicevamo (§ **61**), che come ogni bastimento dee avere una nazionalità, onde sia vincolato al territorio di una nazione, del quale perciò è riputato che sia una continuazione ; così è pur duopo che il medesimo abbia un domicilio, per vincolarlo ad una frazione di esso territorio ; ed è alla giurisdizione delle Autorita di questo domicilio che esso deve ubbidire.

Dal considerarsi le navi come parti integranti del Compartimento marittimo sulla cui matricola sono inscritte, necessariamente consegue, che i reati commessi a bordo di una nave italiana in alto mare, o nelle acque di una estera Potenza, si debbono riputare avvenuti ne'limiti di quel Compartimento. Per la qual cosa, nell'esempio testè accennato, ove la nave fosse inscritta sulla matricola del Compartimento marittimo di Genova, dovrà

essere fatta la rimessione delle carte del processo coi corpi del reato al Procuratore Generale presso quella Corte d'Appello, al quale spetterà di promuovere l'opportuna istruttoria che conduca al giudizio presso la Corte d'Assise locale.

Le ragioni, per le quali il giudice del luogo del commesso reato deve preferirsi a qualunque altro giudice, si possono invocare per attribuire alle Autorità giudiziarie del Compartimento marittimo cui la nave appartiene, la competenza per conoscere sui reati commessi a bordo di essa in alto mare, oppure in acque estere. È indubitabile infatti, che la punizione inflitta in quel Compartimento serve più opportunamente ad esempio, che quella seguita in altri Compartimenti. Pel vincolo esistente tra la nave e lo stesso Compartimento, si può in certa guisa dire, che il reato sia avvenuto in presenza de' suoi abitanti; epperciò, onde essi non credano che sia rimasto impunito, e per tale motivo s'inducano a turbare l'ordine giuridico, colla speranza dell'impunità, è d'uopo che sieno spettatori della punizione. Adempirà questa per tal modo alla dupplice sua funzione; sarà cioè non solo un mezzo per reprimere il fatto delittuoso già avvenuto, ma servirà altresì a prevenire le nuove perturbazioni dell'ordine giuridico che si volessero ulteriormente commettere. Milita pur anco l'altra ragione, sulla quale è fondata la competenza del giudice del luogo del commesso reato. Perciocchè, trovandosi domiciliati nel Compartimento marittimo sulla cui matricola è inscritta la nave coloro che ne hanno la proprietà, o sono in essa interessati, e nella maggior parte de' casi anche le persone dell'equipaggio, solendosi queste reclutare fra gli abitanti dello stesso Compartimento, è facile vedere come ivi, più che altrove, possono raccogliersi le prove, completarsi sollecitamente l'istruzione ed emettersi un illuminato giudizio.

308. Possiamo pertanto stabilire, che pe' reati tanto *marittimi*, quanto *comuni*, commessi a bordo di una nave mercantile in alto mare, o nelle acque di una estera Potenza, il giudice competente è quello del Compartimento marittimo sulla cui matricola trovasi inscritta la nave; dovendosi egli considerare come il giudice del luogo del commesso reato.

309. Debbonsi però da questa regola eccettuare i reati *marittimi*, qualora la nave abbia approdato in un porto dello Stato,

essendo per questi reati, giusta l'espressa disposizione del Codice per la marina mercantile, determinata la competenza dal luogo del primo approdo, salva la giurisdizione consolare, se si tratti di reati seguiti in un porto estero ove sia ammesso l'esercizio di tale giurisdizione. La competenza eccezionale attribuita al giudice del luogo del primo approdo è una specie di *prevenzione*, giustificata dal fine della celerità, allorchè niun magistrato ha potuto ancora essere investito del procedimento. Ma quando la nave, prima di approdare in un porto dello Stato, abbia toccato un porto estero, ed ivi sia stata fatta la denunzia del commesso reato ad un' Autorità italiana, cioè ad un Console, o ad un Comandante di un legno da guerra italiano, non può in queste circostanze parlarsi più di primo approdo nel Regno, e quindi, cessata la ragion d'essere dell'accennata competenza eccezionale, deve rendersi omaggio alla competenza ordinaria del giudice del luogo del commesso reato, il quale, pe' fatti seguiti durante la navigazione, o in paese estero, conformemente al già detto, è quello del Compartimento marittimo al quale la nave appartiene.

Ove l'unico criterio per determinare la competenza a conoscere de' reati *marittimi* fosse l'approdo della nave in qualche porto dello Stato, siccome tale fatto può avverarsi dopo molto tempo, per causa di navigazione lungamente protratta, così l'esercizio della giurisdizione rispetto a que' reati rimarrebbe indeterminatamente sospeso, contro l'intendimento manifestato dal legislatore con l'accennata disposizione (vedi § 302), giusta la quale i procedimenti relativi ai reati marittimi devono sempre essere spediti d'urgenza.

Si aggiunga, che, nel caso sovramenzionato, in cui per naufragio, od altro sinistro, o per la vendita della nave in territorio straniero, non possa verificarsi il suo ritorno in Italia, i fatti delittuosi seguiti a bordo di essa rimarrebbero impuniti, con gravissimo danno dell' amministrazione della giustizia e degli interessi della navigazione e del commercio (51).

(51) Alla dottrina è conforme la giurisprudenza. La Corte di cassazione di Firenze, colla sentenza 31 dicembre 1873, ammise il principio, che quando trattasi di un reato *marittimo* seguito a bordo di una nave, durante il viaggio, il giudice competente a conoscerne è quello del Compartimento marittimo

Il Progetto, del quale occorse far più volte menzione, già approvato dal Senato e dalla Camera de' Deputati, le cui disposizioni perciò avranno fra poco forza di legge, non mancando che della sanzione reale, per togliere ogni difficoltà sulla competenza a conoscere de' reati *marittimi*, oltre di pareggiare i reati seguiti all'estero a quelli commessi in corso di navigazione, pareggiamento che, come già si disse, era stato ammesso dalla giurisprudenza de' Tribunali, distingue il caso in cui, prima che la nave approdi nel Regno, il reato non sia stato denunziato a un' Autorità italiana, da quello in cui ne sia stata fatta la denunzia. Nel primo caso, dichiara competente il giudice del luogo

sulla cui matricola la nave è inscritta, dovendo aversi come il luogo del commesso reato.

Si trattava di un marinaio appartenente ad una nave inscritta nel Compartimento marittimo di Livorno, il quale, mentre questa trovavasi ancorata nel porto di Buenos-Ayres, disertò dalla medesima. Non essendo stato possibile eseguirne l'arresto, il Console italiano residente in quel porto, cui venne denunziato il fatto della diserzione, spedì la denunzia colle relative carte al Governo italiano; e questi le trasmise pel procedimento al Procuratore Generale presso la Corte d'appello di Lucca, dal quale dipende la sede di Livorno.

Instauratosi, sulla richiesta del pubblico ministero, il procedimento, il Tribunale correzionale di Livorno condannò il prevenuto in contumacia. Il condannato appellò da tale sentenza avanti la Corte di Lucca, deducendo per motivo l'assoluta incompetenza di quel Tribunale. E la Corte, con sentenza 3 agosto 1872, accolse tale motivo, dichiarando nulla l'appellata sentenza, per ragione d'incompetenza, mandando al pubblico ministero di provvedere ove e come di ragione. La Corte di Lucca partì dalla considerazione, che per l' art. 435 del codice per la marina mercantile, la competenza a conoscere de'reati avvenuti sopra una nave mercantile italiana, sia in alto mare, sia nelle acque territoriali di uno Stato straniero, dipende dal primo approdo della stessa nave, dopo commesso il reato, in qualche porto del Regno. Or bene, la nave, donde l'imputato disertò, non approdò mai nel porto di Livorno, e rimase incerto se sia mai approdato ad alcun porto italiano.

La Corte di cassazione di Firenze, alla quale venne tale sentenza denunziata nell'interesse della legge del Procuratore Generale di Lucca, l'annullava colla predetta decisione del 31 dicembre 1873, dichiarando che nel fatto in questione il Tribunale competente a conoscerne non poteva essere che quello di Livorno. Con questa decisione venne consacrato l' enunciato principio, che i reati commessi a bordo di una nave si reputano avvenuti nel Compartimento marittimo cui questa appartiene; quindi non ricorrendo i termini della competenza eccezionale che nasce dal fatto del *primo ap-*

del primo approdo; nel secondo, quello del luogo ove la nave è inscritta, salvo, in quest'ultimo caso, l'esercizio della giurisdizione consolare (52).

310. Se trattisi di reati commessi a bordo di una nave da guerra, e tali reati appartengano alla categoria de'reati militari marittimi, od anche de' reati comuni deferiti alla cognizione dei Consigli di guerra, o de'Consigli sommari a bordo (vedi § **242**, **243**), spetterà a cotesti Consigli, giusta quanto si disse precedentemente (vedi § **307**), come giudici del luogo del commesso reato, di giudicare i colpevoli.

Qualora poi i fatti delittuosi non appartengano alla competenza de' predetti Consigli, è d' uopo distinguere, se sia stato commesso un reato militare *marittimo,* oppure un reato *comune.* Stabilisce il codice penale marittimo del Regno d'Italia, che la cognizione di un reato contemplato da esso codice spetta al tribunale militare marittimo del Dipartimento cui appartiene il

prodo in un porto del Regno, il magistrato competente a conoscerne è quello che ha giurisdizione sulla nave in forza della iscrizione, ossia quello che ha giurisdizione nel Compartimento, cui la nave appartiene (Vedi *Annali della Giurisprudenza Italiana*, Volume VIII, anno 1874, parte 1.ª, sezione 2.ª, pag. 89).

Anche la Corte di cassazione di Torino, colla sentenza 11 dicembre 1875, ammise lo stesso principio.

Trattavasi di un mozzo che aveva disertato da un brigantino nazionale, inscritto sulla matricola del Compartimento marittimo di Livorno, mentre questo brigantino era ancorato nelle acque di Cardiff. Il Giudice Istruttore di Livorno, cui furono tosto trasmessi gli atti pel relativo procedimento, si dichiarò incompetente, a motivo che essendo stato commesso il reato in estero territorio, la giurisdizione, secondo il suo modo di vedere, apparteneva al Tribunale di Messina, ov' era seguito il primo approdo in Italia, e colà quindi trasmise la relativa istruttoria. Anche il Giudice Istruttore di Messina dichiarò alla sua volta la propria incompetenza, perchè quel brigantino, prima di approdare a Messina, avea già toccati altri porti all'estero; onde già si era per quel fatto radicata la competenza del Tribunale di Livorno, stante la inscrizione a quel Compartimento marittimo.

Sorto per tal modo conflitto negativo di giurisdizione tra due Autorità giudiziarie dipendenti da magistrature supreme diverse, chiamata la Corte di Cassazione di Torino a risolverlo, decise doversi rinviare gli atti al Giudice Istruttore di Livorno, come competente a conoscere del reato di diserzione commesso sull'accennato brigantino (Vedi *Citati Annali*, Volume IX, anno 1875, parte 1.ª, sezione 2.ª, pag. 287).

(52) Vedasi il nuovo articolo 435.

luogo in cui fu consumato (53). Se il luogo del reato non è conosciuto, ovvero si tratti di reato commesso in navigazione, od all'estero, giudicherà il tribunale militare marittimo, il quale avrà rilasciato *mandato di comparizione*, o *di cattura*, od in difetto, quello nella cui giurisdizione seguirà l'arresto, o la consegna dell'imputato (54).

Ma che diremo, se si trattasse di un reato comune, la cui cognizione non spetti a un Consiglio di guerra, o a un Consiglio sommario a bordo, come avverrebbe, se tale reato fosse stato commesso da persona estranea all'equipaggio, la quale, per qualsivoglia motivo, si trovasse imbarcata su una nave da guerra?

Non potendo in tal caso ricevere applicazione la predetta disposizione del Codice penale marittimo, concernente i fatti delittuosi commessi in navigazione, o all'estero, dappoichè non è stata sancita che pe'reati puniti da esso Codice, devesi rendere omaggio al principio generale ammesso in materia di competenza, giusta il quale il giudice del luogo del commesso reato è preferito ad ogni altro giudice, tanto nell'istruire, come nel giudicare (vedi § 306).

Or bene, essendo il naviglio dello Stato, giusta il Regolamento per l'ordinamento della marina militare del 22 febbraio 1863, ripartito fra i vari Dipartimenti in cui è diviso il littorale del Regno d'Italia (55), consegue, che quanto si disse per la competenza a conoscere de'reati commessi su navi mercantili in corso di navigazione, o in territorio estero, dovrà applicarsi ai reati commessi su navi da guerra in siffatte condizioni. Dobbiamo cioè stabilire, che la cognizione di questi reati apparterrà al giudice del Dipartimento cui il legno militare è stato addetto, e del quale perciò fa parte integrante; dovendo tale giudice considerarsi come quello del luogo del commesso reato; nell'istessa guisa che si riguarda rivestito di siffatta qualità il giudice del Compartimento marittimo sulla cui matricola fu inscritta la nave mercantile a bordo della quale fu violata la legge.

(53) Art. 376.

(54) Art. 377, il quale inoltre dispone, che ove sianvi più imputati sarà preferito il tribunale che avrà proceduto al primo atto d'istruttoria.

Qualora il reato sia stato commesso sul confine di due giurisdizioni, stabilisce l'art. 378, che avrà luogo la prevenzione la quale viene stabilita dal mandato di comparizione, o di cattura.

(55) Art. 8 di quel Regolamento.

TITOLO OTTAVO.

Rifugiati sulle navi, oppure dalle navi a terra

SOMMARIO.

211. Diritto spettante al comandante militare e al capitano mercantile di respingere gli individui che chiedono asilo a bordo della nave.
212. Se trattisi di reati che violano la morale universale, che sono azioni delittuose ovunque, tale diritto si converte in dovere.
213. Trattati contenenti l'espressa proibizione di ricevere de' malfattori a bordo delle navi.
214. Disposizione della legislazione italiana.
215. La proibizione esiste, indipendentemente dai trattati e dalle disposizioni legislative.
216. L'asilo può essere più facilmente accordato, se trattisi di rifugiati politici.
217. Disposizione del Regolamento del servizio di bordo delle navi della marina militare italiana.
218. Asilo sulle navi mercantili italiane.
219. Dovere di chi accorda l'asilo.
220. Che debba dirsi, nel caso di rifugio a bordo di una nave ad insaputa del comandante, o contro la sua volontà.
221. Oppure qualora l'asilo sia stato ottenuto per essere stata a lui nascosta, o alterata la verità de' fatti.
222. Diritto di espulsione che può esercitarsi nel caso in cui la presenza de' rifugiati fosse suscettibile di turbare l'ordine o la tranquillità della nave, o la cessazione di tale presenza si rendesse necessaria pel bene del servizio a bordo.
223. Fondamento di tale diritto.
224. Differenza tra il rifugio a bordo di una nave e il rifugio nel territorio di uno Stato.
225. Il diritto di espulsione cessa, quando si tratti di rifugiati imbarcati dietro ordine impartito al comandante da qualche Autorità competente del suo governo.

326. Ed anche nel caso in cui sieno stati ricevuti in pieno mare, o in un territorio che non è quello dello Stato che li reclama.

327. Doveri particolari del Comandante rispetto ai nazionali.

328. Diritti e doveri dello Stato dal cui territorio sono evasi i rifugiati. Distinzione a farsi fra le navi da guerra e le navi di commercio.

329. Le Autorità locali non hanno alcun diritto d'inseguire, ricercare ed arrestare i rifugiati a bordo delle prime navi.

330. Può invece tale diritto esercitarsi, se trattisi delle altre navi.

331. I diritti spettanti al governo straniero per l'inseguimento de' rifugiati a bordo delle navi di commercio non si può esercitare, che allora quando queste si trovino nelle sue acque territoriali.

332. Quid se l'asilo sia stato accordato in alto mare, o in altro paese, e posteriormente la nave approdi in un porto dello Stato da cui i delinquenti sono inseguiti?

333. Quando cessi la inviolabilità della nave.

334. Che debba dirsi, quando, essendo stati i rifugiati imbarcati in un porto dello Stato che li insegue, la nave abbia preso l'alto mare, ed in seguito sia andata ad approdare in un altro porto del medesimo Stato.

335. Clausola che racchiudono molti trattati postali relativamente ai passeggieri che s'imbarcano sui piroscafi postali.

336. Regole applicabili al caso in cui trattisi di rifugiati da bordo di una nave a terra.

337. Quando abbia luogo una estradizione propriamente detta.

338. Norme generalmente seguite dai governi a riguardo di essa.

339. Estradizione de' marinai disertori.

340. Deroga per tale estradizione ad alcuna di quelle norme.

341. Uso universalmente riconosciuto in quanto ai marinai disertori.

342. Tale uso è stato sanzionato dalla maggior parte de' trattati di commercio e di navigazione, o delle convenzioni consolari recentemente concluse fra gli Stati.

343. Disposizioni sancite dalle disposizioni in vigore fra l'Italia e le altre nazioni.

311. Oltre le ipotesi contemplate nel precedente Titolo, si presentano quelle di individui, i quali, soggetti alla giurisdizione penale di uno Stato straniero, siensi rifugiati a bordo di una nave; oppure, all'opposto, di individui da questa dipendenti, e passibili della giustizia repressiva dello Stato di cui la medesima porta la bandiera, i quali abbiano trovato un rifugio a terra, in paese straniero.

Verificandosi queste ipotesi, si vuol conoscere quali sieno le

regole internazionali da osservarsi, così dal comandante del bastimento, come dalle Autorità locali.

Allorchè individui inseguiti dalla giustizia per avere turbato l'ordine giuridico si presentino a bordo di una nave per esservi ricoverati, sia essa da guerra, oppure mercantile, spetta incontestabilmente al comandante del bastimento il diritto di negar loro il chiesto asilo.

Pel comandante della marina militare, il partito da adottarsi è sempre una questione di pubblico servizio, di giustizia, o di tratti di cortesia tra Stati diversi, di dignità, o di umanità. È con tali considerazioni che egli deve guidarsi. In quanto al capitano mercantile, l'affare può essere, tanto per lui, come pei suoi armatori, un affare d'interesse pecuniario, di salario da guadagnare, di noleggiamento a farsi della nave da lui diretta. Ma quantunque i suoi atti non sieno che atti privati, nullameno non devono da lui essere perdute di vista le precedenti considerazioni.

312. Qualora si tratti di persone condannate, oppure sotto processo, per reati che violano la morale universale, che sono azioni delittuose ovunque, a mo' d'esempio, per furto, per ferite, per omicidio, ecc., il diritto che ha il comandante della nave da guerra, o del legno mercantile, di rifiutar loro il domandato asilo, si converte in dovere, dal cui adempimento non può in alcun modo sottrarsi. Le nazioni, costituendo tutte una sola famiglia, sono solidarie; epperò l'una non deve porre ostacoli al reintegramento che le altre si propongono di ottenere del turbato ordine giuridico.

313. Molti trattati contengono l'espressa proibizione ai comandanti delle navi da guerra, e ai capitani mercantili, di dar ricovero a malfattori *comuni*. Tali erano, per citarne alcuni, le convenzioni che il Regno delle Due Sicilie stipulava nel 30 giugno 1742 e nel 7 gennaio 1787 colla Svezia e colla Russia, e il trattato conchiuso nel 30 luglio 1789 dalla Repubblica di Genova colla Danimarca. Tra i recentissimi trattati aventi l'accennata proibizione, abbiamo quello di amicizia, commercio e navigazione, stipulato dal Regno d'Italia nel 20 ottobre 1866 colla China. Stabilisce questo trattato, che qualora un *malfattore* chinese chieda ricovero in case, od *a bordo di navi italiane*, non gli

sarà dato aiuto, nè asilo; ma questo malfattore sarà invece consegnato alle Autorità chinesi, sulla domanda che esse ne facciano al Console (1).

314. Il Codice per la marina mercantile del Regno d'Italia vieta formalmente ai capitani e padroni che si trovino in paese estero di concedere asilo ad individui, anche nazionali, che fossero ricercati dalla giustizia per reati *comuni* (2).

315. Del resto, tale divieto esiste, indipendentemente dai trattati e dalle disposizioni legislative; non essendo fatte le navi di alcuno Stato per servire di ricettacolo ai facinorosi.

316. Ma se trattisi di rifugiati *politici*, in tempo di turbolenze, dissensioni, o lotte civili, il ricovero da essi chiesto può essere più facilmente loro concesso. Quantunque non vi sia giammai obbligo assoluto di riceverli; nullameno l'onore della bandiera, la generosità, l'umanità del popolo cui la nave da guerra appartiene, possono costituirne un dovere morale al comandante. Spetta a lui di apprezzare le circostanze, e questo apprezzamento, dice l'Ortolan, richiede del tatto, de' sentimenti di benevolenza e di generosità, uniti a quelli della giustizia e dei riguardi che si devono tra loro le nazioni (3).

317. Il Regolamento del servizio di bordo delle navi militari italiane del 12 luglio 1863 stabilisce, che quando nelle circostanze di politici rivolgimenti, guerre, o simili occorrenze straordinarie, il comandante di un Regio legno, trovandosi all'estero, come nello Stato, debba dar ricovero a individui nazionali, od anche a non sudditi italiani, questi saranno trattati a bordo, a seconda del loro grado, condizione e posizione sociale. Soggiunge lo stesso Regolamento, che il comandante, nell'accordare il chiesto asilo, deve conformarsi alle convenzioni internazionali esistenti, ed alle sue istruzioni; ma una volta l'asilo concesso, esso è inviolabile e va difeso come l'onore della bandiera nazionale (4).

318. In quanto poi ai capitani mercantili, contemplando il divieto di cui si è precedentemente parlato (§ 308) solo i reati

(1) Art. 22 di quel trattato.
(2) Art. 113 di quel codice.
(3) Ortolan, liv. II, chap. XIV.
(4) Art. 893 numero 1. e 4. di quel regolamento.

comuni, ne segue che sarà lecito ai medesimi capitani di accordare l'asilo che venga loro chiesto da individui nazionali, o stranieri, i quali fossero ricercati per reati *politici*.

319. Ad ogni modo, il comandante militare, o il capitano mercantile, fin tanto che il suo governo conserva la neutralità, deve, nel caso di rifugiati politici in mezzo a dissensioni, o lotte civili, comportarsi in guisa, da mostrare che egli non vuol sposare la causa di alcun partito, tenendosi pago di adempiere sia a riguardo dell'uno, sia a riguardo dell'altro indistintamente, gli atti che può esigere l'umanità. Egli deve altresì evitare scrupolosamente che questi atti non si convertano in un soccorso efficace fornito agli uni contro gli altri. Così, dopo di avere, a mo' d'esempio, imbarcato i rifugiati politici su un punto, non anderà a sbarcarli, armati, o non, su un altro, ove sarebbero in grado di ricominciare vantaggiosamente la lotta, non essendosi serviti della nave straniera che come un mezzo di difesa contro il pericolo che essi aveano incorso. Chi non vede, come adottando il comandante militare, o il capitano mercantile, tale linea di condotta, invece di tenersi neutrale nell'insorto conflitto, al pari del suo governo, si renderebbe alleato di uno de'due partiti, con avere perciò l'altro il pieno diritto di trattarlo come nemico?

Il predetto Regolamento dispone, che quando nelle accennate circostanze di politici rivolgimenti, guerre, o simili occorrenze straordinarie, siasi da un comandante militare dato asilo a individui nazionali, o stranieri, nessuno de'rifugiati potrà scendere a terra senza licenza del comandante, il quale non dovrà accordarla se non per circostanze eccezionali, sotto la sua più stretta risponsabilità. Il comandante dovrà pure vigilare che essi non abbiano relazione alcuna colla terra, affinchè non venga compromesso il legno sul quale i medesimi hanno trovato asilo e ricovero (5). Con siffatta disposizione quel regolamento rese omaggio al prementovato principio; giacchè, con imporre ai comandanti di non compromettere il legno sul quale i rifugiati trovarono asilo e ricovero, venne per tal guisa ad ingiunger loro di non allontanarsi dalla più stretta neutralità, soccorrendo un partito a scapito dell'altro.

(5) Citato art. 893 numero 2. e 3.

320. Se le persone in questione siensi rifugiate a bordo della nave all'insaputa del comandante, egli ha il diritto incontestabile di rinviarle a terra; perocchè il fatto della introduzione nella nave, senza il consenso di chi la comanda, non può costituire, per chi vi si è in tal modo introdotto, un diritto di esservi custodito. A più forte ragione dovrà dirsi lo stesso, se la introduzione avesse avuto luogo contro la volontà e dietro il rifiuto del comandante.

Fa notare il prelodato scrittore, che nell'esercizio di questo diritto di espulsione, il comandante deve guidarsi con considerazioni eguali a quelle menzionate precedentemente. Sarà bene un rimprovero da farsi ai rifugiati l'avere essi sorpreso, o disconosciuto la sua autorità; ma è d'uopo di non mostrare molto rigore verso persone che agiscono sotto l'impressione di un pericolo imminente, e per salvare la loro vita da questo pericolo. Dovrà adunque il comandante esaminare la quistione, e spetterà a lui di risolversi, senza cedere ad alcuna suscettibilità, od irritazione personali, decidendo colle sole ragioni generali (6). Tale cosa equivale al dire, che il comandante non deve agire per puntiglio, o per ispirito di vendetta; che cioè, se trattisi di un individuo cui egli non avrebbe avuto alcuna difficoltà di dare asilo a bordo della nave, se glielo avesse regolarmente chiesto, il rifugiato non dovrà da lui essere rinviato a terra, per la sola ragione che egli, tratto quasi da una forza irresistibile, si recò senz'altro sul bastimento, all'insaputa del comandante, od anche in dispregio della sua autorità, ponendo per tal guisa in atto il diritto della propria conservazione.

321. Infine, anche alloraquando il comandante abbia acconsentito a ricevere i rifugiati, se il suo consenso non sia stato ottenuto che per essergli stata nascosta, o alterata la verità dei fatti, a mo' d'esempio, se chi domandava di essere ricoverato a bordo siasi presentato come condannato, o sotto processo per reato *politico*, mentre lo era per reato *comune*, il comandante conserva sempre il diritto di rinviarlo, tostochè venga a cognizione del vero stato delle cose.

322. Crede l'Ortolan, che debba dirsi lo stesso, nel caso in cui

(6) Ortolan, *loco citato.*

la presenza de' rifugiati sia suscettibile di turbare l'ordine, o la tranquillità della nave, o rendasi in qualunque modo necessario pel bene del servizio a bordo che questa presenza cessi. Insomma, il comandante, salvo l'obbligo morale di conciliare per quanto è possibile i bisogni del servizio colla protezione di umanità che i rifugiati possono meritare, resta sempre padrone di farli sortire dal bastimento.

323. Mentre accettiamo che possa nell'or ora accennato caso esercitarsi il diritto di espulsione, non crediamo però ammissibile la ragione addotta dallo stesso scrittore a sostegno della sua opinione. Egli la propugna per la considerazione, che il governo di ciascuno Stato ha sempre il diritto di costringere gli stranieri che si trovano sul suo territorio a sortirne, facendoli condurre sino alle frontiere. Questo diritto, secondo lui, è in ciò fondato, che non facendo parte lo straniero della nazione, il suo ricevimento individuale sul territorio è di pura facoltà, di semplice tolleranza, e null'affatto d'obbligo. L'esercizio dello stesso diritto può, senza dubbio, essere sottoposto a certe forme dalle leggi interne di ciascun paese; ma il diritto nullameno esiste, universalmente riconosciuto e praticato. In Francia, soggiunge l'Ortolan, non è oggidì prescritta alcuna forma speciale in siffatta materia; l'esercizio di questo diritto di espulsione è totalmente abbandonato al Potere esecutivo. Or bene, il comandante, delegato dell'autorità del suo paese sulla nave che egli comanda, non fa che usare di un diritto simigliante rispetto a questa nave, allorchè egli ne espelle le persone estranee che vi si erano introdotte, od anche che erano state da lui ricevute (7).

A nostro credere, tale ragionamento è erroneo. Dimostrammo in altro Libro, che quando una nazione schiude le porte del suo territorio agli stranieri che emigrano dal loro paese, altro non fa che compiere a loro riguardo uno stretto dovere di giustizia, e non già un semplice tratto di cortesia e di umanità, come alcuni vorrebbero; dappoichè il diritto di emigrare, e quindi anche quello di immigrare, sono inerenti alla umana natura, epperciò non può esserne disconosciuto l'esercizio. Quando l'uomo non può vivere felice nel paese che lo vidde nascere, deve essere a

(7) Ortolan, *ibidem*.

lui dato di piantare le sue tende là ove trovisi in grado di raggiungere il suo perfezionamento (8).

Non possiamo pertanto ammettere, che la facoltà di ricevere e di espellere gli stranieri debba essere totalmente abbandonata al Potere esecutivo. Sgraziatamente questa massima ricevette applicazione nell'ultima guerra franco-germanica, avendo il governo francese, dopo la dichiarazione di guerra, ordinata la espulsione di tutti indistintamente i Tedeschi che si trovavano in Francia. Per buona fortuna, il suo esempio non venne imitato dalla Prussia, essendosi da questa permesso che i Francesi continuassero a dimorare nel suo territorio; con rendere per tal guisa omaggio al diritto che ha l'uomo di scegliere quella dimora che crede più adatta per menarvi una vita felice — *ubi bene ibi patria;* diritto che non può venir meno in tempo di guerra, essendo oramai accettato il principio, che questa è un rapporto fra Stato e Stato, e quindi possono i cittadini di un belligerante continuare a rimanere nel territorio dell'altro, purchè non prendano in alcun modo parte alla lotta che si combatte fra i loro Governi.

Se non che, quando la presenza degli stranieri possa turbare l'ordine, o la tranquillità pubblica, in tal caso, non può mettersi in dubbio che si abbia il diritto di respingerli e di condurli, ove occorra, alle frontiere; essendo un tal diritto inerente a quello di conservazione, che ad ogni nazione è dato di esplicare e porre in atto.

Per la qual cosa, non è già, perchè ogni governo abbia l'illimitato potere di respingere gli stranieri, che noi ammettiamo nel caso suaccennato, il diritto di espulsione dalla nave, bensì, perchè avendo il medesimo il diritto di provvedere alla propria conservazione, di siffatto diritto sono investiti i comandanti militari, pel carattere rappresentativo onde essi godono nella parte di territorio su cui esercitano le loro attribuzioni.

324. Ed è anzi loro concesso di usarne più largamente del Governo. Dà certamente prova di debolezza quello Stato il quale paventi che possa essergli pregiudizievole la presenza di uno

(8) Vedasi il mio libro, *Il principio di nazionalità applicato alle relazioni civili internazionali*, Pavia 1868, Capo primo, § 1.

straniero. Esso non ha d'uopo di ricorrere alla espulsione, bastandogli di servirsi contro gli stranieri, per provvedere alla propria conservazione, degli stessi mezzi di cui si serve contro i cittadini.

Non può dirsi lo stesso del comandante di un bastimento militare. Notevole è infatti la differenza che *realmente* esiste tra il territorio di uno Stato e il bordo di una nave ancorata nelle acque di una estera Potenza, quantunque *giuridicamente* l'uno sia equiparato all'altro. Lo spazio ristretto di un bastimento, la scarsa popolazione che esso porta, i mezzi limitati che vi si hanno per provvedere a tutti i bisogni di questa popolazione, infine le esigenze così molteplici e così rigorose della disciplina e del servizio, tutto ciò non può paragonarsi, in ciò che concerne la introduzione di uno straniero, alla estensione di tutto un territorio, colla sua popolazione, co'suoi mezzi, colle sue industrie di ogni natura e colla moltiplicità e libertà delle sue relazioni private. Mentre la espulsione di uno straniero dal territorio di uno Stato, è ben difficile che si renda necessaria per provvedere alla sicurezza di questo; al contrario, la sua espulsione dalla nave può essere resa indispensabile, sia per tutelare a bordo di essa l'ordine e la tranquillità, sia per impedire che la sua popolazione si aumenti, perchè i mezzi di cui dispone non sono sufficienti per soddisfare ai bisogni de' nuovi venuti. Si aggiunga, che alloraquando la nave da guerra è in un porto, o nelle acque territoriali di uno Stato estero, essa trovasi *realmente* in uno spazio soggetto alla proprietà, o alla sovranità di questo Stato; che se, in considerazione del suo carattere di nave da guerra, gode di una franchigia illimitata, tale franchigia non può essere invocata come un diritto personale dagli stranieri rifugiati al suo bordo; che se è vero essere questi stranieri a bordo, è vero altresì che essi sono ancora nel porto, o nelle acque territoriali dello Stato sotto la cui giustizia repressiva caddero. Da tutte queste osservazioni è lecito conchiudere, che, pur mantenendo l'inviolabilità della nave da guerra, sulla quale le Autorità locali non hanno alcun potere, lo straniero che vi si è rifugiato non è assolutamente nella medesima situazione come se si trovasse ricoverato nel territorio dello Stato cui appartiene questa nave; che egli non può reclamare in suo favore

l'impiego delle medesime regole e delle medesime forme come se fosse su questo territorio; che è d'uopo distinguere questo caso da quello della vera espulsione dal territorio, o della estradizione propriamente detta. Insomma, è lecito conchiudere, che è di tutta necessità che il comandante abbia una certa latitudine di apprezzamento, e un potere di decidersi e di ordinare egli medesimo immediatamente, senza dovere attendere gli ordini del suo governo. L'indugio potrebbe talvolta essere fatale.

325. Ma cessa siffatto potere, allorquando si tratti di rifugiati, i quali sieno stati imbarcati dietro ordine impartito al comandante dagli agenti diplomatici, o consolari, o da qualunque altra Autorità competente del suo Governo. In tal caso, non stà più a lui di ricevere od apprezzare i reclami che gli saranno indirizzati; egli non può che rinviarli al suo governo. A lui non spetta nemmeno più la facoltà di espellere da sè simili rifugiati dalla nave: salvo il caso di assoluta ed imperiosa necessità, dice l'Ortolan, è un deposito di cui egli risponde.

326. Del pari, allorchè i rifugiati sono stati ricevuti a bordo del bastimento in pieno mare, od allorchè il comandante li ha presi in un territorio, che non è quello dello Stato da cui ne vien fatto il reclamo, egli non può che rinviare i reclami di questo Stato al suo governo, senza prendere su di sè il potere di rilasciarli. Tratterebbesi, in tal caso, di una vera estradizione, alla quale egli non è autorizzato. A mo' d'esempio, il comandante di una nave da guerra italiana dà asilo a rifugiati francesi in alto mare, oppure in un porto non francese; in siffatti casi, se la Francia reclamasse que' rifugiati, non potrebbe il comandante farne la consegna, ma avrebbe l'obbligo di trasmettere i reclami al governo italiano, cui spetterebbe di decidere, come se venisse ad esso sporta una domanda di estradizione. Tuttavia il comandante militare conserva sempre il diritto di far sortire, di propria autorità, i rifugiati dalla nave, se egli lo giudichi necessario; guidandosi, in tal caso, colle considerazioni ordinarie.

327. Va poi da sè, che tutte le volte in cui trattisi de' suoi concittadini, il comandante ha doveri diversi da quelli che gli incombono, se si trattasse di stranieri. Ne' casi di turbolenze, di guerre civili, o internazionali, in un paese, le navi da guerra

che sono sovra i luoghi hanno per speciale missione di proteggere i loro nazionali e di loro offrire un ricovero contro i pericoli cui essi possono andare incontro a terra. Il regolamento consolare italiano autorizza i Consoli a richiedere l'assistenza, e, secondo la gravità delle circostanze, anche far appello alla forza de' bastimenti della marina militare, ne' casi di guerra civile, o di altri avvenimenti straordinari, o quando la loro assistenza sia necessaria all'esecuzione precisa di istruzioni superiori da essi ricevute (9). Ma anche quando chi è preposto al comando di una nave da guerra non sia richiesto da alcun ufficiale consolare, a lui corre l'obbligo di venire in aiuto de' suoi nazionali: egli, così comportandosi, non farebbe che uniformarsi alla volontà del proprio governo. Tanto è ciò vero, che quando in un paese scoppia una guerra, immantinenti i governi stranieri vi spediscono delle navi militari, allo scopo di proteggere i loro sudditi ivi stabiliti, onde cioè questi possano trovarvi sicuro rifugio. Ora se qualche nave vi si trovi già, non deve attendere, per accordare siffatta protezione, che ne abbia ricevuto l'incarico dal proprio governo, dovendosi considerare tacitamente autorizzata ad impartirla.

328. Fin quà esaminammo, rispetto alle persone rifugiate a bordo, i diritti e i doveri del comandante della nave; è d'uopo ora passare all'esame de' diritti e de' doveri dello Stato dal cui territorio esse evasero. Anche su quest'argomento, bisogna fare una distinzione radicale tra le navi da guerra e le navi di commercio.

329. Essendo le navi da guerra, in virtù della *territorialità* che le accompagna dappertutto, indipendenti da ogni giurisdizione straniera, le Autorità locali non possono nè inseguire a bordo i rifugiati, nè fare alcuna visita per ricercarli, nè alcun atto di potere per arrestarveli. Esse non hanno che la via del reclamo. Se il comandante dichiari che le persone reclamate non sono a bordo del bastimento, tale dichiarazione deve bastare. O se anche, riconoscendo che vi si trovano, tuttavia egli rifiuti di farne la consegna, altro mezzo non rimarrà più alle Autorità locali, che quello delle negoziazioni diplomatiche e della

(9) Art. 137 di quel regolamento.

domanda di estradizione da governo a governo. Egli è infatti come se il rifugiato si trovasse nel territorio dello Stato cui la nave appartiene; epperò non è lecito penetrarvi, senza violare la sovranità di questo.

Pertanto, mentre, per le ragioni diggià accennate, l'assoluto pareggiamento tra la nave da guerra e il territorio dello Stato che ne ha la proprietà, non ha luogo quando il comandante aderisce a consegnare il rifugiato, potendo egli esercitare a suo riguardo il diritto di espulsione, senza dover attendere gli ordini del suo governo; al contrario, si verifica tale assoluto pareggiamento, allorchè siffatto diritto non venga esercitato, e quindi sia d'uopo invadere la nave per operare l'arresto delle persone ricoveratevisi.

330. A riguardo poi delle navi di commercio, ponemmo in sodo, che alloraquando esse si trovano nelle acque territoriali di uno Stato straniero, non sono esenti dalla giurisdizione locale che per i fatti avvenuti a bordo, i quali non interessino la tranquillità del porto, nè concernano persone estranee all'equipaggio. Per tutti gli altri fatti, la nave mercantile non può invocare il carattere della *territorialità*; sono cioè tali fatti soggetti a quella giurisdizione. Consegue da siffatto principio, che le Autorità locali hanno il diritto di recarsi a bordo di essa nave, d'inseguirvi, ricercarvi e arrestarvi le persone che si sono rese colpevoli, sia a terra, sia anche a bordo, di fatti che cadono sotto la giurisdizione territoriale.

Ma, giusta quanto si disse altra volta (§ **288**), la visita della nave mercantile dev'essere preventivamente annunciata all'Autorità locale dal Console, o dal Comandante delle forze navali militari da cui dipende il bastimento di commercio in questione.

331. Il diritto spettante al governo straniero d'inseguire i rifugiati a bordo delle navi di commercio non si può esercitare, che alloraquando queste si trovino nelle sue acque territoriali. Ma, se il bastimento siasi recato, *senza ostacolo*, in alto mare, esso riprende la sua inviolabilità. Epperò non potrebbe quel governo esercitare a suo riguardo alcun atto di autorità; nè altro mezzo avrebbe per reclamare i profughi, che di dirigersi al sovrano da cui dipende la nave mercantile, con una domanda di estradizione propriamente detta, se trattisi di un reato pel quale,

giusta quanto si dirà più avanti, può essere questa acconsentita. Si disse — se il bastimento siasi recato, *senza ostacolo*, in alto mare; — perocchè, qualora l'inseguimento della nave avesse avuto principio nel territorio marittimo dello Stato alla cui giurisdizione si vogliono sottrarre gli individui che vi si sono ricoverati, il medesimo potrebbe essere proseguito al di là di quel territorio, e fino nel mare libero. Rimarrebbe paralizzata l'efficacia della giustizia penale, ove fosse sufficiente che una nave abbia varcato i limiti del mare territoriale del Sovrano che l'insegue, per arrestare l'azione già incominciata allo scopo di ottenere la restituzione de' fuggiaschi, che cercarono di sottrarsi al rigore delle leggi. Sarà egualmente necessaria quella domanda di estradizione, qualora la nave che li ricoverò siasi indi recata nelle acque di un altro Stato.

332. Può avvenire che la nave mercantile abbia imbarcato i profughi in questione, non nelle acque dello Stato che li insegue, bensì in alto mare, o in altro paese. In tal caso, sorge il dubbio, se il governo di quello Stato possa approfittare della circostanza che la nave venga indi ad approdare in uno de' suoi porti, per fare a bordo di essa la ricerca e l'arresto delle persone che vi si trovassero rifugiate. A mo' d'esempio, trattasi di un bastimento di commercio inglese, il quale abbia dato asilo ad individui inseguiti dalla giustizia italiana, non in un porto italiano, sibbene in alto mare, oppure in un porto francese. Si vuol conoscere, se approdando posteriormente la nave in un porto italiano, sia lecito alle Autorità italiane di approfittare della favorevole occasione di quest'approdo, per ricercare ed arrestare a bordo di essa le persone ivi ricoverate. L'Ortolan crede, che in principio debba la questione decidersi in senso negativo; e di buon grado noi accettiamo l'opinione da lui sostenuta. In vero, quelle persone erano fuori del territorio dello Stato che le insegue allorchè la nave di commercio le ha ricevute; esse pertanto non vi sono state accolte in dispregio della sua giurisdizione territoriale. Egli è perciò che il governo di quello Stato, nell'esempio testè addotto, il governo italiano, non può impadronirsene di sua propria autorità; esso deve rispettare su questo punto la nazionalità della nave di commercio, e non gli rimane altro mezzo che di reclamare i rifugiati con una domanda di

estradizione propriamente detta da governo a governo. È questa la considerazione addotta dall'Ortolan (10), alla quale noi aggiungiamo la seguente. Giusta i principî svolti sulla *territorialità* delle navi mercantili (vedi § **159** e **163**), queste sono soggette alla giurisdizione locale, solo nel caso in cui trovandosi nelle acque territoriali di uno Stato estero, siensi poste a contatto col medesimo; se abbia cioè a bordo delle medesime avuto luogo un fatto, il quale, oltrepassando le pareti della nave, siasi disteso nel porto, ne abbia attaccato la sicurezza, turbato la tranquillità, o minacciato la pace. Ora ciò non si verifica, se non alloraquando i fuggiaschi sieno stati imbarcati nelle acque territoriali dello Stato che li insegue per rivendicare il legittimo esercizio della sua vilipesa giurisdizione. Ma se il capitano abbia dato loro asilo in alto mare, prendendoli da un bastimento ove si trovavano, o in altro paese, non si può dire che la nave siasi posta a contatto collo Stato nelle cui acque è posteriormente approdata.

333. È però necessario, affinchè essa possa invocare la sua inviolabilità, che la presenza de' fuggiaschi in quelle acque sia inoffensiva e senza malvagio disegno; che essi non sieno a bordo della nave per cogliere la favorevole occasione di porre nuovamente piè a terra e di turbare la pace pubblica del paese; perocchè lo Stato minacciato trarrebbe da queste circostanze tutti i poteri che conferisce il diritto di legittima difesa. Si dovrà per avventura attendere che il malvagio disegno si compia, perchè le Autorità locali abbiano ad agire?

334. Ma che diremo, se essendo stati i rifugiati imbarcati dalla nave di commercio in un porto dello Stato che li insegue, questa nave abbia preso l'alto mare, e sia andata in seguito ad approdare in un altro porto del medesimo Stato, come avverrebbe, nell'accennato esempio, se i delinquenti fossero stati ricoverati dalla nave inglese nel porto di Genova, ed indi abbia questa approdato in un altro porto del Regno d'Italia? Potrebbe l'Autorità locale farne l'arresto a bordo della nave, oppure, pel solo fatto che la nave, nella sua traversata, ha tenuto per qualche tempo l'alto mare, dovranno i rifugiati essere in

(10) Ortolan, *loco citato.*

salvo dalle ricerche del governo cui si sono sottratti? Siamo d'avviso, che in tal caso non possa contrastarsi a questo governo il diritto di visita e di arresto sulle navi di commercio, anche a riguardo di rifugiati politici. Stà alla nave, che è riuscita a sfuggire alle Autorità del porto nel quale ha imbarcato i fuggiaschi, di non più rientrare nel territorio marittimo dello Stato offeso; ma essendovi rientrata, non si deve impedire a questo Stato di agire pel ristabilimento del turbato ordine giuridico. Esso avea il diritto di ciò fare, per essersi la nave, accordando asilo ai fuggiaschi, posta in relazione col paese ov'era ancorata. Tale diritto non venne ad estinguersi pel fatto di essersi la nave recata in alto mare, ma solo rimase in sospeso, non per altro se non perchè essa trovavasi in un luogo indipendente da qualsiasi giurisdizione. Epperò lo stesso diritto riprende il suo vigore, allorchè sia cessato il fatto che ne avea prodotto la sospensione, per avere la nave gettato nuovamente le ancore nelle acque dello Stato da essa vilipeso coll'accordato asilo.

335. Si è veduto (§ **166, 167**), che i piroscafi postali, destinati al servizio periodico e regolare delle corrispondenze pubbliche e private e del trasporto de' viaggiatori, hanno titoli incontestabili al favore e alla protezione particolare de' governi. Ecco il perchè si disse, che molte convenzioni internazionali garantiscono a questi bastimenti alcune delle immunità e delle franchigie, spettanti di diritto alle sole navi da guerra. I motivi di tale protezione rendono ragione della seguente clausola che racchiudono molti trattati postali, conchiusi recentemente: *i passeggieri ammessi sui piroscafi postali che non giudicassero opportuno di discendere a terra, durante la sosta in uno de' porti de' contraenti, non potranno, sotto alcun pretesto, essere tolti da bordo, nè assoggettati ad alcuna perquisizione, nè sottoposti alla formalità della vidimazione de' loro passaporti.* Tale clausola, per tacere di altre convenzioni postali, la troviamo in quelle del 4 settembre 1860 e del 17[29 luglio 1861 vigenti fra il Regno d'Italia, la Francia e la Grecia (11).

(11) Art. 7 del trattato colla Francia, art. 9 del trattato colla Grecia.
Nel 1863 avvenne un fatto che si riferisce ai principî finora esposti circa

336. Il finora detto si riferisce ai rifugiati da terra a bordo delle navi. Il caso inverso, cioè quello di persone ricoveratesi da un bastimento a terra, offre principî analoghi di reciprocità.

La domanda per ottenere la restituzione di questi rifugiati e la loro reintegrazione a bordo de' bastimenti donde evasero, finchè questi bastimenti si trovano nelle acque territoriali dello Stato, non devono essere assimilate a una estradizione propriamente detta. La situazione speciale e le esigenze del servizio marittimo richiedono, che le regole da osservarsi in proposito sieno più

i rifugiati sulle navi; fatto che vivamente commosse l'opinione pubblica in Francia e in Italia, e che, secondo alcuni, si temeva conducesse alla rottura delle relazioni amichevoli fra i due paesi.

Il piroscafo postale francese, l'*Aunis*, altra delle messaggerie imperiali, muoveva da Napoli per Marsiglia. Approdato a Civitavecchia, prendeva a bordo cinque passeggeri, muniti di passaporti regolari vidimati dalle ambasciate di Francia e di Spagna a Roma, con destinazione a Marsiglia ed indi a Barcellona. Questi passeggeri erano i famosi briganti napolitani, Cipriano La Gala e suo fratello Giona, Domenico Papa, Giovanni d'Avanzo e Angelo Sarno, notoriamente conosciuti come autori di saccheggi, incendi, grassazioni ed assassini commessi nelle provincie meridionali, e segnatamente in quelle di Principato ulteriore, di Terra di Lavoro e di Benevento, e per questi reati ricercati dall'Autorità giudiziaria de' rispettivi luoghi.

Il Prefetto di Genova, avvertito dalla Prefettura di Livorno che il 10 luglio 1863 que' briganti doveano transitare in quel porto sul detto piroscafo, *su cui erano stati imbarcati a Civitavecchia*, chiese istruzioni al Ministero degli Affari interni sul modo di regolarsi rispetto ai medesimi.

A tale interpellanza questo Ministero rispondeva, che ove i sopramentovati individui ponessero piede a terra, fossero senz' altro arrestati; ma che se rimanessero sul piroscafo, non si poteva andare a bordo ad arrestarli, soggiungendo, che le pratiche già fatte altre volte colla Legazione francese in simili casi per ottenere il suo assenso erano riuscite inutili.

Se non che, nella trasmissione telegrafica della interpellanza e della risposta, accadde che i dispacci subissero un accidentale ritardo di qualche ora, a nessuno imputabile.

Frattanto la nave giungeva nel porto di Genova, ed il Prefetto, temendo che il ritardo nel provvedere potesse essere di pregiudizio, attesa la breve fermata della stessa nave in quel porto, e considerando che si trattava nel caso speciale di cittadini del Regno d'Italia i quali erane malfattori comuni, conosciuti pe' loro esecrandi delitti, volle, anche prima di aver ricevuto risposta dal Ministero, far eseguire, sulla sua risponsabilità, il loro arresto.

A tale effetto spedì a bordo dell'*Aunis* un Ispettore di pubblica sicurezza con vari carabinieri e guardie, e contemporaneamente scrisse al Console di

semplici di quelle che si osservano nel caso di una vera estradizione.

Le persone rifugiate da bordo a terra possono essere reclamate e reintegrate per cura degli agenti diplomatici, o consolari, od anche, in loro mancanza, per cura de' comandanti, se trattisi di navi da guerra. Quanto alle navi di commercio, i capitani devono dirigersi ai loro Consoli, o Vice-Consoli, per ottenere siffatta reintegrazione.

Alcuni trattati impongono al governo locale di restituire le

Francia una lettera di avviso, la quale però, per qualche involontario accidente, non giunse tosto al suo ricapito; vi giunse un'ora dopo che l'Ispettore di pubblica sicurezza si era recato sull'*Aunis*.

Il secondo del bastimento permetteva bensì la constatazione delle persone degli inquisiti, ma non il loro arresto, sia perchè trovavasi in quel momento assente dal bordo il capitano, essendo sceso a terra per far regolarizzare le sue carte, sia perchè riputava necessario il consenso del Console francese.

Ragguagliato di questa opposizione, il Prefetto mandava tosto il Questore di Genova dal Console di Francia per pregarlo officiosamente a volersi interporre, perchè fosse rimossa ogni difficoltà e la consegna si facesse regolarmente.

Il Console di Francia in sulle prime sollevava una questione di forma per il casuale ritardo dell'avviso mandatogli; ma in seguito, sentite le spiegazioni dategli sull'urgenza di provvedere e sulla qualità delle persone ricercate, ordinava ad un impiegato del suo Consolato di accompagnare a bordo del piroscafo l'*Aunis* il Questore, di presentarlo al Comandante del legno, e di dichiarargli che nulla più ostava alla consegna de' ricercati alle Autorità del Governo del Re.

L'impiegato consolare, a ciò deputato, eseguiva il ricevuto incarico; epperò, avendo il capitano che era tornato a bordo avuto dal Console l'ordine della consegna, fu questa effettuata, ed i cinque imputati vennero dalla forza pubblica arrestati e tradotti nelle carceri di Genova.

Trascorse però ventiquattro ore dall' arresto, il Console, forse pentito del consenso da lui dato, con sua lettera al Prefetto protestava contro quel fatto; dichiarava come egli lo avesse preventivamente disapprovato quando il Questore si era recato a parlargliene; e spiegava di avervi poscia aderito, unicamente per evitare gli scandali che aveva ragione di temere.

Il Ministro di Francia a Torino, informato dell'accaduto dal Console di Genova, si rivolgeva al Ministro degli affari esteri, chiedendo che i cinque passeggeri arrestati a bordo dell'*Aunis* fossero imbarcati a bordo del primo bastimento delle Messaggerie imperiali, o di ogni altro bastimento in partenza per Marsiglia, onde essere portati al luogo della loro destinazione. È ben

accennate persone, sulla richiesta del comandante, pe' vascelli da guerra, e su quella dell'ufficiale consolare, per i bastimenti di commercio.

337. In mancanza di stipulazione formale di trattati, i quali testualmente impongano siffatto obbligo al governo locale, qualora esso non aderisca alla domanda sportagli dal comandante militare, o dall'ufficiale consolare, per la reintegrazione a bordo, spetterà a questi agenti di riferirne al loro governo, affinchè ne sia fatto, se concorrano le volute circostanze, un affare di estra-

vero, che il Console avea aderito all'arresto; ma faceva osservare quell'Agente diplomatico, che ciò poco importava, in quanto che quegli, così comportandosi, avea ecceduto i suoi poteri consolari, non potendo in alcun modo ottemperare alla richiesta di un atto di natura affatto politica, e dipendente soltanto dalla Legazione Imperiale in Italia.

Furono scambiati in seguito altri dispacci fra i Governi di Torino e di Parigi, per mezzo delle rispettive Legazioni, e l'affare terminò colla restituzione de'briganti napolitani alle Autorità francesi eseguita sulla frontiera, le quali li tennero in arresto appena loro consegnati. Intanto venne dal Governo italiano fatta la domanda ufficiale di estradizione de'medesimi, la quale fu accolta dal Governo francese, e poterono quindi gli imputati tornare in potere delle Autorità italiane, ed essere giudicati dai tribunali competenti.

Il Governo italiano nel fare quella restituzione si uniformò al parere datogli dal Consiglio del Contenzioso diplomatico sedente a Torino. Questo Corpo consultivo non volle risolvere la questione secondo i principi generali del gius delle genti, nè secondo le norme e le consuetudini del Diritto marittimo, come ebbe esso stesso a dichiarare; bensì si attenne al Diritto internazionale convenzionale in vigore fra i due Governi, il quale stabilisce i limiti della giurisdizione sulle navi che entrano ne' loro porti, ed il modo di procedere nell'esercitarla. Fu d'avviso quel Consiglio, che in virtù delle esplicite stipulazioni della convenzione postale del 4 settembre 1860, la Francia poteva legalmente pretendere la restituzione de'passeggeri arrestati a bordo dell'*Aunis*, e che il Governo italiano, ove la Francia non avesse voluto consentire ad un'amichevole transazione, non si potea ricusare dall'aderire alla restituzione, salvo allo stesso Governo il diritto, in virtù del trattato di estradizione in vigore fra i due paesi, di accompagnare la consegna da una distinta domanda, tendente ad ottenere che le Autorità francesi ritenessero, secondo gli usi internazionali, in arresto preventivo e provvisorio gli imputati, in guisa da impedirne la evasione, intanto che si sarebbero fatte le pratiche indicate dal citato trattato allo scopo di ottenere la regolare loro estradizione. (Vedansi gli atti del Parlamento italiano del 1863-64, pagina 770).

Ciò premesso, è evidente il rilevare come, sia che la questione venga

dizione propriamente detta, la quale sorte dalle attribuzioni ordinarie de' comandanti delle navi.

338. Vi sono alcune norme comuni, generalmente seguite dai governi in materia di estradizione, norme cui danno sanzione i trattati tra essi conchiusi in siffatta materia. Accenneremo le principali, tralasciando, attesa l'indole del presente lavoro, di farne un esame critico, di vedere cioè se esse sieno in tutto conformi ai principî della scienza.

L'estradizione non può chiedersi che alloraquando si tratti di

posta nel terreno in cui la pose il Consiglio del contenzioso diplomatico, cioè nel terreno del Diritto internazionale convenzionale vigente fra l' Italia e la Francia, sia che la medesima la si voglia svolgere giusta i principî generali del Diritto delle genti, vale a dire, secondo le norme del Diritto internazionale razionale, o primitivo, debba essa risolversi nel senso che fosse illegale la cattura operata nell'accennato modo de' cinque briganti napolitani a bordo dell'*Aunis*. Per procedere ordinatamente, svilupperemo la questione italo-francese, con porla anzi tutto nel terreno del Diritto internazionale razionale, o primitivo, per indi esaminarla in quello del Diritto internazionale positivo in vigore fra i due paesi.

Si è posto in sodo (vedi § 332), che quando un bastimento ha imbarcato de' fuggiaschi, non nelle acque dello Stato che li insegue, sibbene in alto mare, o nel porto di un altro Stato, non può il governo del primo di questi Stati approfittare della venuta e fermata del legno nelle sue acque per farvi a bordo la ricerca e l' arresto delle persone che vi si fossero rifugiate; non rimanendogli che la via della dimanda di estradizione.

Or bene, ove è che furono dall'*Aunis* presi a bordo i briganti napolitani? Forse in alcuno de'porti del Regno d'Italia? No certamente: sono stati essi imbarcati a Civitavecchia, territorio pontificio, che nel 1863 non facea tuttora parte dello stesso Regno, vale a dire, sono stati imbarcati in un porto straniero. Se l' *Aunis* li avesse presi a bordo a Napoli, a Livorno, o in un altro porto del Regno d'Italia, lo avrebbe fatto in dispregio delle leggi italiane e della giurisdizione de'tribunali italiani, si sarebbe cioè per tal guisa posto in relazione col territorio italiano. Epperò giustamente se ne sarebbe potuto operare l'arresto, sia nel porto d'imbarco, sia nel porto di Genova. Ma dal momento che l'imbarco ebbe luogo nel porto di un altro Stato, non coll'intenzione di metterli nuovamente a terra in territorio italiano, onde turbarvi la pubblica sicurezza, bensì con destinazione all'estero, altro mezzo non aveano le Autorità italiane per averli nelle loro mani che di rivolgersi al Governo, affinchè fosse da questo sporta una regolare domanda di estradizione al governo francese, in conformità al trattato in vigore fra i due paesi.

Ad ogni modo la convenzione postale del 4 settembre 1860, vigente fra il

un reato comune; è cioè esclusa pe' reati di natura politica, ed anche pe' reati comuni connessi con fatti politici. Neppure per tutti i reati comuni si può ricorrere alla estradizione; le diverse convenzioni ad essa relative contengono l'elenco de' fatti criminosi, pe' quali la estradizione può essere chiesta e acconsentita.

Non è mai soggetto all'estradizione il proprio cittadino; lo Stato cioè non accorda in alcun caso la estradizione de' nazionali ripatriati.

La domanda di estradizione ha sempre luogo in via diploma-

Regno d'Italia e la Francia, stabili il pareggiamento de' piroscafi postali ai legni da guerra in quanto agli onori e ai privilegi, quando siffatti piroscafi sieno bastimenti nazionali proprietà dello Stato, o bastimenti noleggiati o sovvenzionati dallo Stato. A quest'ultima categoria apppparteneva l'*Aunis*, essendo un legno sovvenzionato dal governo francese pel servizio postale cui era addetto; laonde, godendo, pel suo pareggiamento a una nave da guerra, anche nel porto di Genova, del carattere della *territorialità*, gli agenti della forza pubblica non potevano penetrarvi, senza commettere una vera violazione di territorio.

D'altronde la predetta convenzione contiene la clausola di cui si parlò precedentemente (vedi § 335), relativa alla inviolabilità garantita ai passeggeri ammessi sui piroscafi postali, che non giudicassero opportuno di discendere a terra, durante la sosta in uno de' porti de' contraenti.

Si aggiunga, che giusta la convenzione consolare conchiusa nel 26 luglio 1862 fra l'Italia e la Francia, quando una perquisizione debba seguire a bordo di una nave, deve il Console essere avvertito dell'ora precisa in cui la medesima avrà luogo, e si può procedere in sua assenza, quando egli non intervenga in persona, o non si faccia rappresentare da un delegato (articolo 12). Da tale disposizione rilevasi, che l'avviso deve esser dato per guisa che l'ufficiale consolare, volendo, possa intervenire personalmente, o per mezzo di un delegato, alla perquisizione sulla nave su cui sventola la bandiera della sua nazione. Laonde non può dirsi che vi si sia uniformato il Prefetto di Genova, non avendo egli avvertito in tempo il Console francese dell'arresto da lui ordinato; per cui avvenne che la lettera d'avviso dal medesimo spedita non pervenne al Console che un'ora dopo che l'Ispettore di pubblica sicurezza coi carabinieri e guardie si era recato sull'*Aunis*. È ben vero, che posteriormente si supplì a questa lacuna, essendosi, oltre il consenso del Console, avuta la materiale assistenza di un delegato consolare; ma se ciò bastava onde si potesse dire osservata la convenzione consolare, giusta il già detto, non era valevole a legittimare l'arresto, dappoichè vi si opponevano le sopramentovate formali stipulazioni della convenzione postale.

Non vi ha dubbio, che il governo francese avrebbe *potuto* approvare l'o-

tica; vale a dire, il governo solo può fare domanda e statuire su quella direttagli da uno Stato straniero.

Essa poi deve essere accompagnata dagli atti, o documenti, necessari per comprovare la imputazione, o la già seguita condanna. Basta però un avviso trasmesso per la posta, o per telegramma, della esistenza di un mandato d'arresto, perchè questo possa aver luogo provvisoriamente, salvo a convertirlo in arresto definitivo, dopo esaurite le pratiche necessarie per una regolare estradizione. [1]

perato del proprio Console, e riconoscendo la buona fede colla quale agì il Prefetto di Genova, tenendo conto de'suoi buoni rapporti col governo italiano, considerare quel fatto come un provvedimento preliminare consigliato dalla urgenza delle circostanze, per antivenire qualunque pericolo, che individui, imputati de' più atroci misfatti, pericolosi per la pubblica sicurezza, e colpiti da mandato di cattura come rei di crimini comuni, potessero in qualche guisa sottrarsi alla sanzione delle leggi. E tanto più avrebbe potuto il governo francese astenersi dal considerare come illegale l'arresto seguito a bordo dell'*Aunis*, in quanto dovea attendere, in virtù del trattato di estradizione in vigore fra i due paesi, che una domanda regolare gli sarebbe stata sporta dal governo italiano per ottenere la restituzione de'famosi briganti. Giacchè pertanto questi si trovavano in potere delle Autorità italiane, a qual pro reclamarli, per poi restituirli? Ma dal momento che esistevano solenni stipulazioni le quali proibivano l'arresto, il governo francese, come osservava il Consiglio del contenzioso diplomatico, era solo giudice in questa parte della propria condotta e delle proprie deliberazioni.

È lecito pertanto conchiudere, come non possa in alcun modo il governo italiano essere accusato di troppa compiacenza verso il cessato governo imperiale per la restituzione a questo fatta de' cinque passeggeri arrestati a bordo dell'*Aunis*, colla contemporanea domanda di estradizione de'medesimi. Così comportandosi, esso altro non fece che rendere omaggio, sia ai principî del Diritto internazionale razionale, o primitivo, sia alle disposizioni del Diritto internazionale positivo, o secondario, in vigore fra le due nazioni.

Ma non possiamo approvare in tutto e per tutto la condotta del governo delle Tuilleries, il quale volle porre come condizione alla estradizione dei delinquenti, che nel caso in cui vi fosse condanna capitale, il governo italiano s'impegnava a commutar la pena, in guisa che non vi fosse sangue sparso. Per generoso e filàntropico che fosse l'animo del Ministro da cui si metteva avanti siffatta condizione, diretta ad impedire la erezione di un patibolo, non si potea far dalla medesima dipendere la estradizione; dappoichè, avvenuta che sia questa colle forme tracciate dal Diritto internazionale convenzionale, si deve lasciare libero il corso alla giustizia in conformità alle leggi vigenti; nè un sovrano può intromettersi nell'esercizio delle preroga-

Sono queste le principali norme formanti il *comune jus receptum* intorno alla estradizione, le quali dovranno ricevere applicazione, ne' casi di cui si è precedentemente parlato, allora-quando individui inseguiti dalla giustizia penale siensi rifugiati da terra a bordo di una nave, o viceversa, e il comandante del bastimento da guerra, o le Autorità locali, non abbiano acconsentito alla chiesta restituzione (12).

339. Vi ha però una specie di estradizione, la quale richiede forme molto più semplici che non quella de' malfattori ordinari, od altri rifugiati. Vogliamo parlare della estradizione de' marinai disertori.

340. Pel vantaggio rispettivo degli Stati, per gli stessi bisogni

tive spettanti ad un altro sovrano, senza disconoscere il principio della sovranità e della indipendenza degli Stati.

Non si può d'altronde comprendere, come delinquenti del genere de' cinque briganti napolitani, malgrado la loro triste rinomanza, abbiano potuto ottenere la vidimazione de' loro passaporti dalle Legazioni di Francia e di Spagna,e sieno stati quindi posti, imbarcandosi sull' *Aunis*, sotto la protezione della bandiera francese, della qual protezione erano veramente indegni, sotto ogni riguardo. Egli è perciò che il Ministro degli affari esteri del Regno d'Italia, nel Dispaccio indirizzato all'Incaricato italiano a Parigi nel 19 Luglio 1863, opportunamente osservava, essere in diritto il governo italiano che venisse aperta un'inchiesta sulle circostanze per cui quei cinque malfattori poterono avere la predetta protezione. Domandava inoltre, che fossero dati ordini perchè non si potessero più condurre impunemente ne' porti e nelle acque territoriali italiane individui i cui delitti turbarono continuamente la tranquillità d'Italia ed eccitavano a buon diritto la indignazione delle persone oneste di ogni paese.

(12) Vedansi i trattati di estradizione conchiusi dal Regno d'Italia colla Repubblica di San Marino nel 22 marzo 1862, col Principato di Monaco nel 26 marzo 1866, colla Svezia e Norvegia nel 20 ottobre 1866, cogli Stati-Uniti nel 23 marzo 1868, colla Spagna nel 3 giugno 1868, colla Svizzera nel 22 luglio 1868, colla Repubblica Argentina nel 25 luglio 1868, coll'Impero Austro-Ungarico nel 27 febbraio 1869, col Belgio nel 15 aprile 1869, colle Repubbliche di Honduras e di Guatemala nel 15 giugno e nel 25 agosto 1869, coll'Olanda nel 20 Novembre 1869, colla Francia nel 17 maggio 1870, col Perù nel 21 agosto 1870, col Messico nel 17 dicembre 1870, con San Salvador nel 29 marzo 1871, colla Russia nel 13 maggio 1871, coll'Impero Germanico nel 31 ottobre 1871, col Brasile nel 12 novembre 1872, coll'Inghiterra nel 5 febbraio 1873, con Costa Rica nel 6 maggio 1873, colla Danimarca nel 19 luglio 1873. Tutti questi trattati sancirono le predette norme circa la estradizione de' malfattori.

del servizio marittimo, o militare, era necessario che per la estradizione de'marinai disertori si derogasse a qualcuna delle accennate norme, specialmente a quella di dover sempre la domanda di estradizione aver luogo in via diplomatica, di essere cioè la estradizione un affare da trattarsi da governo a governo. Si anderebbe incontro a molti inconvenienti, qualora siffatta norma si dovesse osservare per fuggiaschi, i quali è d'uopo che sieno, senza indugi di sorta, restituiti alla nave donde evasero, potendo la loro diserzione rendere persino a questa impossibile di proseguire la navigazione. Ecco il perchè, quando trattisi di marinai disertori, il diritto di reclamarli e di ottenerne immediatamente la consegna è stato attribuito ai comandanti delle navi da guerra, oppure agli agenti diplomatici, o consolari.

341. È uso universalmente riconosciuto, in quanto ai marinai disertori, sia dai bastimenti da guerra, sia dai mercantili, che, dietro le informazioni fornite dai Consoli della loro nazione, o, in loro mancanza, dai comandanti, o capitani di questi bastimenti, spetti alle Autorità del paese nel quale la diserzione ha avuto luogo, di dare ogni aiuto ed assistenza per la ricerca ed arresto di detti disertori. Questi devono anche, a richiesta ed a spese de'loro Consoli, essere custoditi e ditenuti nelle carceri del paese durante un certo tempo, qualora non si possa immediatamente effettuare la loro reintegrazione a bordo del bastimento donde evasero, o a bordo di un'altra nave della loro nazione.

342. L'accennato uso è stato sanzionato dalla maggior parte de' trattati di commercio e di navigazione, o delle convenzioni consolari recentemente conchiuse fra gli Stati.

343. Il diritto convenzionale in vigore fra l'Italia e le altre nazioni espressamente stabilisce, che gli ufficiali consolari potranno far arrestare e rinviare, sia a bordo, sia al loro paese, i marinai e qualsiasi altra persona, formante parte dell'equipaggio delle navi mercantili e da guerra della loro nazione, che avessero disertato sul territorio dello Stato in cui essi esercitano le loro funzioni.

A tale oggetto, devono i Consoli indirizzarsi per iscritto alle Autorità locali competenti, e giustificare, mediante esibizione dei registri della nave, o del ruolo di equipaggio, ovvero, se il loro

bastimento fosse partito, mediante copia autentica, od estratto di tali documenti, che le persone reclamate formavano realmente parte dell'equipaggio.

Sulla presentazione di siffatta richiesta, in tal modo giustificata, non potrà negarsi la consegna de' disertori.

Deve inoltre prestarsi ai detti ufficiali consolari ogni assistenza ed aiuto per la ricerca ed arresto di questi disertori, i quali saranno tradotti e custoditi nelle carceri del paese, a richiesta e spese dell'Autorità consolare, finchè questa non trovi occasione di farli partire.

Tale arresto non potrà durare più di tre mesi, trascorsi i quali, e mediante preavviso di tre giorni al Console, l'arrestato sarà posto in libertà, nè potrà più per lo stesso motivo essere imprigionato.

Se il disertore avesse commesso qualche azione delittuosa a terra, potrà l'Autorità locale differire l'estradizione, finchè non sia stata dal Tribunale profferita la sentenza, e questa abbia avuto piena ed intiera esecuzione.

Sono sempre eccettuati dall'applicazione delle accennate norme i marinai ed altri individui sudditi del paese in cui ebbe luogo la diserzione. Tale eccezione è stata ammessa, in omaggio al principio prevalso in materia di estradizione, giusta il quale, come già si disse (§ 338), questa non ha giammai luogo, quando trattisi di nazionali ripatriati (13).

(13) Vedansi le convenzioni consolari conchiuse dal Regno d'Italia colla Francia nel 26 luglio 1862 (art. 14), col Brasile nel 4 febbraio 1863 (articolo 10), col Perù nel 4 maggio 1863 (art. 18), colla Spagna nel 21 luglio 1867 (art. 72), cogli Stati-Uniti d'America nelli 8 febbraio 1868 (art. 13), colla Repubblica di Nicaragua nel 6 marzo 1868 (art. 17), col Portogallo nel 30 settembre 1868 (art. 14), colla Confederazione della Germania del Nord, ora in vigore coll'Impero Germanico, nel 21 Dicembre 1868 (articolo 16), col Belgio nel 12 dicembre 1870 (art. 12), colla Repubblica di Guatemala nel 2 Gennaio 1873 (art. 17), coll'Impero Austro-Ungarico nel 15 maggio 1874 (art. 18), colla Russia nel 28|16 aprile 1875 (art. 12).

TITOLO NONO.

Atti dello stato civile e testamenti a bordo delle navi

SOMMARIO.

344. A chi spetti, giusta la legislazione italiana, di compiere le funzioni di ufficiale dello stato civile *durante i viaggi di mare.*

345. Disposizione sancita riguardo agli atti di nascite che possono seguire in corso di navigazione.

346. Presso chi debbano depositarsi tali atti.

347-349. Prescrizioni concernenti i decessi.

350-352. Inventario degli oggetti e denari lasciati dai deceduti a bordo di navi mercantiti, loro custodia e consegna agli aventi diritto.

353. Disposizioni relative ai deceduti a bordo di navi da guerra.

354. Obbligo del comandante di una nave mercantile, nel caso di scomparizione in mare di un individuo durante la navigazione.

355. Scomparizioni da navi da guerra.

356. L'esercizio delle attribuzioni relative allo stato civile a bordo di una nave non hanno luogo, allorchè questa trovisi ancorata in un porto nazionale, o straniero.

357. Quando avvenga che anche in siffatti casi tale esercizio sia pieno ed intiero.

358. Gli atti di matrimonio non entrano nelle attribuzioni dei comandanti delle navi.

359. Testamenti a bordo delle navi.

360. Disposizioni del Diritto Romano circa tali testamenti.

361-364. Forme prescritte dalla legislazione italiana.

365. Poco importa se chi fa il testamento marittimo sia cittadino, oppure straniero.

366. Conservazione de' testamenti marittimi.

367-369. A chi debbano essere consegnati, ed a chi trasmessi.

370. Se possano aver luogo le disposizioni relative ai testamenti marittimi, nel caso in cui la nave si trovasse ancorata in un porto nazionale, oppure straniero.
371. Tali disposizioni si applicano anche ai semplici passeggeri.
372. Quando cessino di aver effetto i testamenti fatti sul mare.
373. Disposizione della legislazione francese circa i lasciti fatti agli ufficiali della nave.
374. In qual caso, giusta la legislazione italiana, tali lasciti debbano dirsi nulli.

344. Svolta la materia relativa ai fatti delittuosi, per por termine alla *giurisdizione internazionale marittima*, resta a discorrere degli atti dello stato civile e de' testamenti che possono aver luogo a bordo di una nave. Rimarrà per tal guisa esaurito il programma, enunciato nella *Introduzione* premessa al primo Volume di quest' Opera.

La legislazione italiana, alla quale sono conformi altre legislazioni, provvide alla eventualità delle nascite e de' decessi che possono seguire in corso di navigazione. Trattandosi di atti il cui immediato accertamento è assolutamente necessario, sia per ragioni di alto interesse sociale, sia per considerazioni di ordine privato, fu attribuita la qualità di ufficiale dello stato civile, *durante i viaggi di mare*, al commissario di marina, od a chi ne fa le veci, sui bastimenti della marina militare, ed al capitano, o padrone della nave, od a chi ne fa le veci, sui bastimenti di privata proprietà (1).

345. È stato prescritto, che ove nasca un bambino durante un viaggio di mare, l'atto di nascita deve formarsi dalle accennate persone entro le ventiquattro ore. Fu stabilito un termine più breve di quello entro il quale devono d'ordinario eseguirsi le dichiarazioni di nascita (2), per la considerazione, che fra i continui pericoli del mare i momenti sono preziosi. E non potendo i marinai avere a bordo de' registri di stato civile, è stato disposto, che l'atto di nascita sarà inscritto a piè del ruolo di

(1) Art. 380, 396 del codice civile italiano, art. 10, 2.° capoverso del regolamento 19 ottobre 1865 pubblicato per la sua esecuzione.

(2) Giusta l'art. 371 del codice civile, le dichiarazioni di nascita devono farsi all'uffiziale dello stato civile nei cinque giorni successivi al parto.

equipaggio (3), che è il libro autentico del personale addetto al servizio della nave.

346. Nel primo porto cui approderà il bastimento, se il porto è in paese estero e vi risieda un agente diplomatico o consolare italiano, il commissario di marina, il capitano, od il padrone, sono tenuti a depositare presso di lui copia autentica degli atti di nascita da essi distesi. Se il porto è nel Regno, incombe loro l'obbligo di depositare gli atti originali presso l'Autorità marittima (4). Gli ufficiali diplomatici, o consolari, o le Autorità marittime, dovranno trasmettere gli atti loro consegnati per copia, o in originale, ai rispettivi Ministeri, cioè al Ministero degli affari esteri, o a quello della marina, entro un termine non maggiore di tre mesi, affinchè sieno da questi fatti pervenire all'ufficiale dello stato civile del domicilio del padre del fanciullo, o della madre se il padre non fosse conosciuto (5).

347. Se taluno muore durante un viaggio di mare, spetta egualmente ai menzionati uffiziali (vedi § **344**) di redigere l'atto di morte, il quale sarà inscritto a piè del ruolo di equipaggio. E quanto si disse circa il deposito della copia, o dell'originale dell'atto di nascita, presso l'ufficiale diplomatico, o consolare, se la nave approda in un porto estero, o presso l'Autorità marittima, se l'approdo segua in un porto italiano, è applicabile all'atto di morte. Spetta poi al Ministero degli affari esteri, od a quello della marina, cui saranno stati trasmessi gli atti di

(3) Art. 380 di detto codice. Per le formalità da osservarsi nella redazione dell'atto di nascita, vedansi gli articoli 374, 375, 376 dello stesso codice.

(4) Colla Circolare del 26 maggio 1866 diretta dal Ministro della marina, d'accordo con quello di Grazia, Giustizia e Culti, ai Comandanti in capo de'Dipartimenti marittimi e alle Capitanerie di porto, a scioglimento del dubbio se per l'Autorità presso la quale deve farsi il deposito degli atti di nascita, ed anche, come si vedrà in seguito, degli atti di morte, debba intendersi l'Autorità marittima che ha la polizia della navigazione, oppure l'Autorità marittima militare, fu stabilito, che per Autorità marittima, nei suddetti casi, debbono intendersi quei funzionari che hanno per cómpito di vegliare alla navigazione, cioè i Capitani, Ufficiali, od Applicati di porto, i quali anche dal codice per la marina mercantile sono appunto indicati sotto il nome di Autorità marittima.

(5) Art. 381 combinato coll'art. 368 del codice civile, art. 11 del predetto regolamento.

morte, di farli pervenire all'ufficiale dello stato civile del comune dell'ultimo domicilio del defunto (6).

348. Quando per naufragio di una nave fossero perite tutte le persone dell'equipaggio e tutti i passeggeri, l'Autorità marittima, accertato l'infortunio, ne farà inserire una dichiarazione autentica ne'registri di ciascuno de'comuni cui appartenevano gli individui deceduti.

In seguito il legislatore previde il caso in cui avvenisse la perdita di una parte soltanto dell'equipaggio, o della gente imbarcata, e fra coloro che perirono fossero compresi gli uffiziali sovraindicati, e quindi non abbia potuto aver luogo la redazione a bordo degli atti di morte. Verificandosi questo caso, tali atti saranno formati dagli ufficiali consolari all'estero, o dalle Autorità marittime nel Regno, sulle dichiarazioni de'superstiti (7).

349. Allorchè a bordo di una nave mercantile segua un decesso, il capitano, o padrone, oltre le funzioni di ufficiale dello stato civile, esercita quelle di ufficiale di polizia giudiziaria, avendo l'uno, o l'altro, l'obbligo di stendere processo verbale dello stato del cadavere, e di tutte le circostanze relative alla morte dell'individuo, facendone menzione nel giornale di bordo. Il verbale sarà sottoscritto da due testimoni. Qualora si trovasse sulla nave un medico, o chirurgo, il verbale sarà steso da questo, e munito del *visto* del capitano, o padrone (8).

350. La legge poi dichiara risponsabili i capitani e padroni degli oggetti e denari lasciati dalle persone decedute al loro bordo. Epperò essi devono formare inventario di questi oggetti e denari per renderne conto all'Autorità marittima nello Stato, ed agli ufficiali consolari all'estero. Tale inventario sarà compilato in forma di verbale da una commissione composta dal capitano, o padrone, o chi per essi, e di altre due persone dell'equipaggio, una delle quali dovrà essere il secondo di bordo, od il nostromo, se ve ne fosse. Il verbale dovrà contenere la dettagliata descrizione degli oggetti e denari distinti per quan-

(6) Art. 396 combinato cogli articoli 380, 381 e 368 del codice civile, citato art. 11 di quel regolamento.

(7) Citato art. 396 1.° e 2.° capoverso.

(8) Art. 437 del codice per la marina mercantile.

tità, qualità e condizione; sarà datato e firmato dagli intervenienti all'atto e verrà pure trascritto nel giornale nautico (9):

351. Gli oggetti descritti nell'inventario, quando potranno conservarsi senza deterioramento, dovranno essere custoditi nell'interesse degli aventi diritto, cioè degli eredi testamentari, oppure degli eredi legittimi del defunto. Ma se vi fosse pericolo di deperimento e vi concorresse altro giusto motivo, potranno gli stessi oggetti essere posti in vendita dagli ufficiali di porto, o dagli ufficiali consolari all'estero. Saranno poi distrutti dal capitano, o padrone, dietro processo verbale firmato dagli ufficiali di bordo e registrato nel giornale nautico, quando il conservarli potesse essere nocivo all'igiene di bordo (10). Era necessario che si accordasse siffatto diritto ai capitani e padroni, incombendo ad essi di mantenere, così l'ordine, come la polizia della propria nave (11).

352. Qualora i predetti oggetti non sieno reclamati dagli aventi diritto, nel termine di un anno dal giorno dell'avviso loro dato dell'aperta successione, saranno venduti in subasta. Il prodotto de' medesimi, come pure il denaro lasciato dal defunto, dedotte le spese, sarà depositato nella cassa de' depositi e prestiti per conto di chi spetta (12).

(9) Art. 98 dello stesso codice, e Circolare del Ministero della marina del 30 gennaio 1866, la quale suppli alle disposizioni del regolamento cui il codice si riporta, ma che non è stato finora pubblicato.

(10) Art. 99. Anche il regolamento adottato dalla Conferenza sanitaria internazionale, conformemente ai principî stabiliti nella convenzione del 19 dicembre 1851, stipulata dagli Stati marittimi del Mediterraneo, contiene delle norme relative ai decessi avvenuti in mare. Dispone l'art. 36 di quel regolamento, che qualora il decesso sia seguito in conseguenza di malattia di carattere sospetto, le robe d'uso e da letto di cui si fosse servito l'ammalato nel corso della malattia saranno bruciate, se la nave è ancorata, e, s'è in corso, saranno gettate in mare, colle precauzioni necessarie perchè non possano venire a galla. Gli oggetti del medesimo genere di cui l'individuo defunto non avesse fatto uso, ma fossero stati a sua disposizione, saranno immediatamente spiegati all'aria, o purificati in qualsiasi altro modo.

(11) Art. 92 del detto codice per la marina mercantile.

(12) Art, 100. La Circolare del Ministero della marina del 24 aprile 1873, diretta alle Capitanerie di porto, indica i documenti che si devono produrre per ottenere il pagamento di somme costituenti successioni di marinai nazionali morti in corso di navigazione, od all'estero. Fu stabilito, che la

353. Ove trattisi di decesso avvenuto su una nave da guerra, spetta al primo aiutante, cioè al sotto ufficiale, o caporale aiutante più elevato in grado, od anzianità a bordo, di assicurarsi di tutti gli oggetti posseduti dal defunto, e di farne avvertire il comandante della rispettiva squadra, onde senza ritardo si proceda all'inventario, e quindi al suggellamento degli effetti stessi, che dovranno da lui deporsi in apposito locale. Incomberà poi al commissario di bordo di redigere l'inventario ed apporre i sigilli (13).

354. Può verificarsi il caso di scomparizione in mare di un individuo durante la navigazione; può cioè succedere, che un individuo, per una casualità qualunque, cada in mare, e scompaia, senza che lo si rivegga più. In tal caso, è dovere del coman-

prova della qualità di eredi non si può fare in altro modo che colla produzione de' documenti prescritti dagli articoli 334, 335 del regolamento per la contabilità generale approvato con R. Decreto 4 settembre 1870, alla precisa osservanza de' quali vennero richiamati i capitani di porto. Questi articoli sono così concepiti:

Art. 334. La qualità di rappresentante, tutore, o curatore, si prova colla copia autentica dell'atto di nomina.

La qualità di eredi testamentari si prova:

1.° Colla copia autentica, o coll'estratto autentico dell'atto di ultima volontà;

2.° Con una attestazione giudiziaria di notorietà, da cui risulti quale testamento sia tenuto valido e senza opposizioni; chi di conseguenza sia riconosciuto erede, e se vi abbiano eredi legittimi e necessari, oltre quelli contemplati nel testamento;

3.° Coll'atto di morte del creditore, rilasciato dall'ufficiale dello stato civile.

La qualità di eredi intestati si prova:

1.° Con un atto di notorietà, ricevuto dal pretore, o notaio, da cui risulti la non esistenza di disposizione di ultima volontà, e la indicazione di tutti coloro cui è devoluta per legge la successione;

2.° Coll'atto di morte come sopra.

Art. 335. Ove gli eredi testamentari sieno creditori verso lo Stato di somma non eccedente al lordo lire cento, basterà che producano l'atto di notorietà e quello di morte.

Se la somma non eccede lire cinquanta, gli eredi, tanto per testamento, quanto *ab intestato*, potranno produrre un atto, o certificato di notorietà, rilasciato dal sindaco, anzichè dal pretore, o dal notaio.

(13) Art. 821, 579 numero 2. del regolamento del servizio di bordo delle navi dello Stato.

dante della nave di esaurire tutti i mezzi di salvamento; e quando ogni speranza siasi perduta di ottenere l'incolumità dell'individuo scomparso, incombe allo stesso comandante, non già di redigere un vero atto di decesso, potendo avvenire che quell'individuo giunga in seguito a salvarsi, bensì di stendere un atto constatante la sparizione, nel quale dovrà farsi espressa menzione delle cause che la produssero e de' mezzi adoperati pel salvamento. Quest' atto sarà trascritto in piè del ruolo di equipaggio e nel giornale nautico, come un avvenimento della navigazione. E siccome, se l'individuo scomparso sia effettivamente perito, l'atto di scomparizione equivale all'atto di decesso, così dovrà essere consegnato per copia autentica all' ufficiale diplomatico, o consolare, se il primo approdo della nave dopo l'avvenimento fosse all'estero, e in originale all'Autorità marittima, se in un porto nazionale, per quindi farsene la trasmissione ai rispettivi Ministeri, acciò si possa da questi far pervenire all' ufficio dello stato civile dell' ultimo domicilio dello scomparso (14).

(14) Il codice per la marina mercantile impose l'obbligo al capitano, o padrone, di redigere non solo gli atti di nascite, o di morti, ma pur anco quelli di scomparizioni avvenute al suo bordo, ed avvalorò tale obbligo con una sanzione penale, avendo comminato la multa estensibile a lire cinquecento ai capitani, o padroni, che omettessero di redigere tali atti (art. 361). Se non che, nulla dispone circa le forme da osservarsi nella redazione degli atti di scomparizioni. Colmò questa lacuna la Circolare del Ministero della marina del 30 gennaio 1866. Si prescrisse con siffatta Circolare, che nel caso di scomparizione in mare di un individuo durante il viaggio, il capitano, o padrone, redigerà un atto conforme all' unito modello A, e dovrà pur farsene la trascrizione nel giornale nautico, e consegnarlo all' Autorità consolare, o marittima, del primo approdo della nave. Nella formola somministrata dal Governo scorgonsi appunto enunciate le indicazioni delle quali si è precedentemente parlato. Vedasi l' opera dell'Avv. Gennaro Guida — *Supplemento al codice per la marina mercantile, ossia raccolta delle altre leggi e regolamenti complementari, aggiuntovi un formolario completo degli atti dello stato civile ecc.* 3ª edizione, Napoli 1870, nella quale opera, come lo indica lo stesso titolo, trovansi le formole degli atti di nascita a bordo di un bastimento, de' decessi, delle scomparizioni, de' verbali d'inventari della successione lasciata da un individuo deceduto a bordo durante il viaggio e dei testamenti. — Vedasi anche l'opera dell'Avv. Giuseppe D'Ettore — *Supplemento al codice per la marina mercantile del Regno d'Italia,* Napoli 1874.

I capitani, o padroni, non devono ommettere, nel caso di scomparizione, di procedere all'inventario degli oggetti e denari lasciati dalla persona scomparsa, e riceveranno applicazione tutte le altre disposizioni relative al caso di decesso avvenuto a bordo della nave, equivalendo, come si disse, la scomparizione al decesso, qualora l'individuo scomparso sia effettivamente perito.

355. Quanto si è detto circa le scomparizioni da navi mercantili è applicabile alle sparizioni da bastimenti da guerra. Spettando, come si accennò, al Commissario di marina di adempiere su questi bastimenti alle funzioni di ufficiale dello stato civile, incombe al medesimo di redigere tanto gli atti di decessi, come gli atti di scomparizioni, dopo avere il comandante del bastimento messo in opra tutti i mezzi di salvamento che erano in suo potere. Dovrà egli in seguito formare l'inventario e mettere i suggelli agli oggetti di qualunque natura lasciati a bordo dagli scomparsi. Quest'ultimo ufficio, relativo alla formazione dell'inventario e dell'apposizione de'sigilli, venne specialmente affidato al Commissario di marina dal Regolamento del servizio di bordo delle navi militari. L'altra incombenza poi, concernente la redazione dell'atto di scomparizione, è compresa nel generico incarico affidato dallo stesso Regolamento al Commissario di marina di tenere il registro a matrice de'disgraziati accidenti, dopo di essere stato stabilito, che a lui spetta di adempiere alle funzioni di ufficiale dello stato civile per ciò che concerne gli atti di nascita e di morte (15).

356. È da notare, che le funzioni risguardanti lo stato civile si possono esercitare sulle navi da guerra, oppure sulle navi mercantili, durante un *viaggio di mare*. Epperò i sovramenzionati uffiziali (vedi § **344**) non sono chiamati a compiere tali funzioni, allorchè la nascita, o il decesso, abbia luogo quando la nave trovisi ancorata in un porto tanto nazionale, come straniero. Se la nave è ancorata in un porto nazionale, spetterà all'ufficiale dello stato civile del comune nel cui territorio è compreso il porto di stendere gli atti di nascite, o di decessi, avvenuti a bordo della nave; non potendo dirsi allora che abbiano avuto luogo *durante un viaggio di mare*, e quindi non

(15) Art. 579 numero 1. 2. 3. di quel regolamento.

militando la ragione per la quale venne autorizzato l'esercizio a bordo delle funzioni relative allo stato civile (16).

L'esercizio di queste funzioni non può nemmeno aver luogo, allorchè la nave approdò in un porto straniero, e vi sia la possibilità di comunicare cogli ufficiali diplomatici, o consolari, della nazione, la cui bandiera sventola sulla nave. Non può infatti, neppure in questo caso, dirsi necessario tale esercizio; per la facoltà attribuita a coloro che si trovano in paese estero di far ricevere dagli stessi ufficiali gli atti dello stato civile, purchè si osservino le forme stabilite dalla legge del loro paese (17).

357. Ma se quella possibilità non esista, per esservi un motivo legale che la impedisca, come, a mo' d'esempio, avverrebbe ove la nave, per essere munita di patente brutta, si trovasse in un lazzaretto, l'accennato esercizio sarebbe pieno ed intiero. Sarebbe egualmente pieno ed intiero, nel caso in cui, avendo già il bastimento comunicato cogli ufficiali diplomatici, o consolari, sia poscia impedito per effetto di cattivo tempo, o di qualunque altra causa di forza maggiore, di comunicare nuovamente con essi al momento in cui occorre redigere atti dello stato civile. È evidente, che tanto in un caso, come nell'altro, per la impossibilità in cui si trova la nave di porsi a contatto colla terra nelle cui vicinanze ha gettato le ancore, non può il viaggio considerarsi per cessato; che cioè dee un bastimento riguardarsi tuttora in viaggio, quando ha cessato bensì di far rotta, ma, per non poter comunicare colla terra, è come se si trovasse in alto mare. La ragione, per la quale, *durante un viaggio di mare*, possono i Commissari di marina a bordo delle navi da guerra, oppure i capitani, o padroni, a bordo delle navi mercantili, o coloro che ne fanno le veci, disimpegnare le funzioni di ufficiali di

(16) Colla Circolare del Ministro della marina, del 29 settembre 1867, diretta alle Capitanerie di porto, si faceva a queste osservare, che i comandanti de' bastimenti mercantili e le Autorità marittime non possono esercitare le funzioni relative allo stato civile, quando avvenga la morte di qualche persona a bordo di legni *ancorati nelle acque del Regno;* appunto perchè l'esercizio di tali funzioni venne dal codice civile ristretto al caso in cui la morte sia avvenuta *durante un viaggio di mare.*

(17) Art. 368 cod. civ. italiano (Vedi Volume 1.° di quest'Opera, § 303 e nota 29, Volume 2.° Parte 1.ª, § 208).

stato civile, milita non solo nel caso in cui il bastimento stia facendo rotta, ma pur anco ne' casi in cui avendo esso gettato le ancore in qualche porto, trovisi però nella impossibilità di comunicare colla terra. Anche in siffatti casi, l'immediato accertamento degli atti di nascite, o di decessi, è richiesto, sia per ragioni di alto interesse sociale, sia per considerazioni di ordine privato.

358. Porremo termine all'argomento concernente gli atti dello stato civile durante un viaggio di mare, con notare, che le diverse legislazioni non si occuparono che delle nascite e de' decessi, senza fare alcuna menzione degli atti di matrimonio. Se importava che gli ufficiali consolari, oltre di poter ricevere gli atti di nascite e decessi de'loro nazionali, avessero l'attribuzione di unire questi in matrimonio, qualora sieno residenti nel Consolato (vedi Volume 2.° di quest'Opera, Parte 1.ª, Titolo settimo, Capo secondo); non era necessario che altrettanto si stabilisse pe' comandanti de' bastimenti rispetto a coloro che momentaneamente si trovano al loro bordo. Sommamente urge la redazione di un atto di nascita, di decesso, oppure di scomparizione, per le importanti conseguenze giuridiche che derivano da siffatti avvenimenti, totalmente indipendenti dalla umana volontà; è d' uopo quindi che vi sieno sulla nave ufficiali aventi l' incarico di addivenire a tale redazione. Al contrario, il matrimonio non può considerarsi come un affare urgente da dover essere celebrato a bordo di un bastimento, senza l' osservanza delle formalità richieste dalle legislazioni nel pubblico e nel privato interesse, onde un atto così importante della vita civile, che certamente non è indipendente dalla umana volontà, possa considerarsi come legalmente efficace.

359. Veniamo ora ai testamenti a bordo delle navi. Perchè mai obbligare di morire *ab intestato*, chi colto, durante un viaggio di mare, da un morbo che metta in pericolo la sua vita, vuol disporre de' suoi beni nel modo che crede il più consentaneo agli impulsi del suo cuore? Appunto perciò i legislatori fornirono a coloro che possono trovarsi in tale frangente il mezzo di poter testare, stabilendo per il testamento da farsi durante un viaggio marittimo delle formalità speciali, conformi alla condizione speciale in cui si trova chi vuol testare a bordo di una nave.

360. Gli stessi Romani, che pur voleano circondare i testamenti di forme solenni e rigorose, dispensavano dall'osservanza di esse gli individui delle armate navali, i nocchieri, i remiganti e tutti quelli i quali si fossero trovati in pericolo di vita come i soldati, loro permettendo di far testamento secondo l'uso militare (18). È noto, come i soldati avessero, sul campo di battaglia, libera facoltà di testare, senza essere tenuti ad alcuna solennità interna, od esterna. Era ad essi concesso di scrivere il loro testamento col sangue sullo scudo, sulla spada, sul fodero, ed in *qualsivoglia altra maniera*, purchè si potesse provare quale fosse stata la loro volontà (19). Ora anche coloro che si trovavano in pericolo di vita sul mare erano liberi di testare in siffatto modo; essendo impossibile a chi si trova in un viaggio marittimo di osservare le forme ordinarie de' testamenti.

361. Le moderne legislazioni non potevano non rendere omaggio in genere a siffatto principio. Ma essendo il testamento un atto importantissimo della vita civile, lo circondarono, anche quando vien fatto durante un viaggio marittimo, di alcune formalità, conformi, come dicevamo, alla posizione in cui si trova il testatore.

Secondo l'italiana ed altre legislazioni, i testamenti fatti sul mare *durante un viaggio* saranno ricevuti a bordo de' vascelli e di altri bastimenti della marina militare dall'ufficiale comandante il bastimento ed insieme dal commissario di marina, e in loro mancanza da quelli che ne fanno le veci. A bordo dei bastimenti di commercio possono essere ricevuti dal *secondo* ed insieme dal capitano, o padrone, ed in loro mancanza da chi ne fa le veci. In tutti i casi, questi testamenti debbono riceversi alla presenza di due testimoni maschi e maggiorenni. L'inosservanza di siffatte formalità ha per effetto di render nullo il testamento (20).

(18) Legge unica ff. *de bonorum possessionibus ex testamento militari.*

(19) Legge 1 e 40 ff. *de testam. milit.*

(20) Art. 791 e 804 del cod. civ. italiano; art. 988 del codice francese; arcolo 994 del codice olandese.

Il Borsari crede che il testamento può, *alternativamente*, essere ricevuto dall'ufficiale comandante la nave militare, oppure dal commissario di marina, dal secondo, oppure dal capitano o padrone della nave mercantile. A

362. Era necessario che alle persone incaricate di esercitare le funzioni notarili verso coloro che si trovano a bordo di una nave, col fornire a questi il mezzo di disporre de' loro beni, fosse alla loro volta dato di poter fruire dello stesso favore. A tale oggetto dispone l'accennata legislazione, che sui bastimenti della marina militare il testamento del capitano e quello del commissario di marina, e sui testamenti di commercio il testamento del capitano, o padrone, e del *secondo*, possono essere ricevuti da quelli che loro succedono in ordine di servizio, osservato nel resto ciò che fu precedentemente stabilito, che cioè il testamento deve riceversi alla presenza di due testimoni maschi e maggiori di età (21).

363. I testamenti ricevuti in mare debbono sempre essere redatti

lui sembra che sia questo il senso dell'avverbio *insieme* adoperato nel predetto articolo 791; perocchè non si è usi di far ricevere il testamento da più ufficiali ad un tempo (Borsari, *Commentario del codice civile italiano*, osservazioni all'articolo 791).

A noi sembra che questa interpretazione sia contraria alla lettera e allo spirito della legge. È contraria alla lettera; perocchè l'avverbio *insieme* dinota che il legislatore ha richiesto l'unione del comandante militare e del commissario di marina, oppure del secondo e del capitano, o padrone, e non già la presenza dell'uno o dell'altro. È contraria altresì allo spirito, essendo evidente, che trattandosi di persone non legali, il legislatore ha voluto che ad accertare un atto così importante, quale è il testamento, concorressero due ufficiali, e non uno solo. Nè può dirsi questa una formalità eccessiva; trattandosi di ufficiali che trovansi sempre presenti durante un viaggio di mare, e qualora sieno essi impediti, vi hanno coloro che ne fanno le veci.

Del resto non deve recar meraviglia la simultanea presenza di due ufficiali al ricevimento de' testamenti speciali che si fanno sul mare. Infatti anche a ricevere i testamenti ordinari possono concorrere due notai, nel qual caso, è sufficiente la presenza di due testimoni; mentre se ne richiedono quattro, qualora il testamento sia ricevuto da un solo notaio (articolo 777 del codice civile italiano).

È poi tolto ogni dubbio, in quanto ai testamenti sulle navi mercantili, dalle Istruzioni date dal Ministero della marina colla Circolare numero 731, del 30 gennaio 1866, nella quale è detto, che per siffatti testamenti dovranno osservarsi le norme contenute nell'unito modello B. Troviamo appunto in siffatto modello accennata la simultanea presenza del capitano, o padrone, e del secondo di bordo. (Vedansi le Opere del Guida e del D'Ettore, citate nella nota 4, nelle quali trovasi riportata quella Circolare e l'indicato modello B).

(21) Art. 792.

in doppio originale (22), ed anche questa formalità è richiesta sotto pena di nullità (23). Non potrebbe quindi il testamento ottenere il suo pieno effetto, qualora fosse stato esteso un solo esemplare, e tralasciata la redazione dell'altro per la sopraggiunta morte del testatore, o per qualunque altro motivo.

364. È d'uopo poi che il testamento fatto a bordo de' bastimenti della marina militare e di commercio sia sottoscritto dal testatore, dalle persone che l'hanno ricevuto e dai testimoni. Se il testatore, ovvero i testimoni, non sanno, o non possono sottoscrivere, si deve indicare il motivo che ha impedito la sottoscrizione. Ed è da notare, che altresì coteste formalità devono osservarsi sotto pena di nullità (24).

Non è necessario pertanto che alcuno de'testimoni sottoscriva il testamento, acciò questo sia valido, purchè s'indichi il motivo che impedì la sottoscrizione. Su questo punto la legislazione italiana differisce dalla francese, richiedendosi da quest'ultima legislazione, che il testamento sia sottoscritto da uno almeno de'testimoni, con farsi menzione della causa per cui l'altro non avrà sottoscritto (25). Non sempre a bordo di una nave si trovano persone letterate che possano sottoscrivere il testamento; e se vi sono, riesce talvolta loro impossibile, per lo stato di prostrazione in cui versano pel viaggio di mare, di apporre la loro sottoscrizione. Ben fece pertanto il legislatore italiano a non porre fra le condizioni richieste alla validità del testamento la sottoscrizione di uno almeno de' testimoni; tale condizione renderebbe, in molti casi, impossibili i testamenti durante i viaggi di mare.

365. Del resto poco importa, se chi fa il testamento appartenga alla nazione la cui bandiera sventola sulla nave, oppure sia straniero. In forza della *territorialità* di cui godono le navi, i testamenti fatti a bordo di esse si reputano distesi nel territorio di quella nazione; epperò deve ricevere applicazione la ben nota massima di Diritto privato internazionale — *locus regit*

(22) Art. 793.
(23) Art. 804.
(24) Art. 794, 804.
(25) Art. 998 cod. civ. francese.

actum; massima, in virtù della quale uno straniero può compiere gli atti della vita civile, rivestendoli delle formalità prescritte dalla legge del luogo della redazione, e l'atto produce efficacia giuridica dappertutto, tanto per i beni mobili, come per gli immobili. Tale massima, per effetto della predetta *territorialità*, spiega efficacia non solo per gli atti che si compiono nel territorio propriamente detto di una nazione, ma pur anco per quelli che si redigono a bordo di una nave, appunto per l'assimilazione di questa al territorio. Non vi ha ragione, per la quale, mentre chi trovasi in estero Stato può disporre dei suoi beni, osservando nel testamento le forme ordinarie richieste dalle leggi ivi vigenti, e tale testamento è efficace da per ogni dove; al contrario, trovandosi egli a bordo di una nave dipendente da quello Stato, non possa servirsi delle forme speciali da questo sancite, e quindi sia obbligato a morire *ab intestato*. Così, a mo' di esempio, un Prussiano trovandosi a Roma, o in altro paese del Regno d'Italia, può testare colle forme ordinarie prescritte dal codice civile italiano, e la validità del testamento da lui fatto dovrà essere dichiarata non solo dai tribunali italiani, ma pur anco da quelli di qualsivoglia altra nazione, in omaggio alla regola *locus regit actum*, testualmente consacrata dalla legislazione italiana, dalla prussiana e da altre legislazioni (26). Or bene, in applicazione della stessa regola, se quel Prussiano si trovasse in viaggio su una nave italiana, deve essergli lecito, per la impossibilità in cui trovasi di fare un testamento ordinario, di ricorrere alle forme speciali stabilite dallo stesso codice per i testamenti che si fanno durante un viaggio di mare (27).

366. I testamenti marittimi devono essere conservati fra le carte più importanti di bordo. È questa una misura cautelare dalla legge ordinata; essendo veramente una buona cautela, l'unica nel corso ordinario delle cose, il conservare i testamenti fra

(26) Art. 9 *disposiz. prelim.* cod. civ. italiano; § 111 cod. civ. prussiano.

(27) Vedasi il mio libro — *Il principio di nazionalità applicato alle relazioni civili internazionali*, Pavia 1868, Capo settimo, Sezione prima, e specialmente il § 32, nel quale si parla delle forme estrinseche che si compiono a bordo di una nave, e dell'applicazione a queste forme della regola — *locus regit actum*.

le carte di bordo le meglio riposte. È stata prescritta l'altra cautela di far menzione di quei testamenti sul giornale di bordo e sul ruolo di equipaggio (28); se non che, all'inosservanza di siffatte cautele non fu annessa la pena di nullità (29). Egli è perciò che se di un testamento marittimo non avesse avuto luogo la conservazione fra le carte più importanti di bordo, e non fosse fatta menzione di esso sul giornale di bordo, o sul ruolo di equipaggio, il medesimo sarebbe egualmente valido; non potendo ammettersi nullità, le quali non sieno espressamente comminate dalla legge.

367. Se il bastimento approda ad un porto estero, in cui risieda un ufficiale diplomatico o consolare italiano, coloro che hanno ricevuto il testamento sono tenuti a consegnargli uno degli originali, e una copia dell'annotazione fatta sul giornale di bordo e sul ruolo di equipaggio (30). La consegna del testamento all'ufficiale diplomatico, o consolare, da parte di coloro che lo hanno ricevuto, non è stata prescritta sotto la sanzione della nullità del testamento; non lascierebbe quindi questo di essere valido per la circostanza, che quella consegna sia stata fatta da qualsiasi persona che si trovi in possesso del medesimo. E giustamente l'inosservanza dell'accennata disposizione non venne imposta a pena di nullità. Non sempre chi ha ricevuto il testamento può presentarsi di persona; il che può avvenire per infermità, o per altra causa giustificata. D'altronde il testatore che ha fatto la sua disposizione nelle forme prescritte ne ha acquisita la validità, e non può più perderla per un fatto altrui (31).

368. Al ritorno del bastimento in Italia, sia nel porto di disarmo, sia in qualunque altro luogo, i due originali del testamento, o quello che resta, nel caso che l'altro fosse stato depositato durante il viaggio, saranno consegnati all' Autorità marittima locale, insieme colla copia dell'annotazione fatta sul

(28) Art. 795 cod. civ. italiano.

(29) L'art. 804 non pone l'art. 795 fra quelli che devono osservarsi a pena di nullità.

(30) Art. 796.

(31) Borsari, *Opera citata*, osservazioni all'art. 796.

giornale di bordo e sul ruolo di equipaggio (32). Anche siffatta consegna non è stata prescritta sotto la sanzione della nullità del testamento; non potendo, giusta quanto si disse precedentemente, la validità delle disposizioni fatte regolarmente dal testatore cessare per un fatto altrui.

369. Gli Agenti diplomatici, o consolari, e le Autorità marittime locali devono stendere un processo verbale della consegna del testamento e trasmettere ogni cosa al Ministero della marina, il quale ordinerà il deposito di uno degli originali nel suo archivio, e trasmetterà l'altro all'ufficio di registro del luogo del domicilio, o dell'ultima residenza del testatore (33).

370. La legislazione francese espressamente dispone, che il testamento non sarà considerato fatto sul mare, ancorchè sia stato fatto durante il viaggio, se al tempo in cui fu disteso, la nave fosse approdata ad una terra, sia straniera, sia della Francia, in cui vi fosse un pubblico ufficiale francese; nel qual caso, non sarà valido, se non quando sarà stato ricevuto secondo le forme prescritte in Francia, o con quelle praticate nel paese in cui sarà stato fatto (34). Tale disposizione non è stata testualmente consacrata dalla legislazione italiana; egli è perciò che alcuni sono d'avviso, che quando il viaggio subisce una interruzione, per avere il bastimento approdato in un porto nazionale, o straniero, siccome in tal caso il viaggio non si può dire cessato, così è lecito a chi si trova a bordo della nave di testare colle forme prescritte pe'testamenti marittimi (35).

A nostro avviso, tale opinione è inammissibile. È ben vero, che la legislazione italiana non consacrò testualmente la disposizione sovraccennata, sancita dalla legislazione francese; ma non crediamo che fosse necessaria siffatta disposizione per escludere

(32) Citato art. 796 1.° capoverso. Giusta il 2° capoverso, della consegna ordinata si rilascierà dichiarazione, di cui si farà cenno in margine all'annotazione scritta sul giornale e ruolo suddetti.

(33) Art. 797. Giusta l'art. 362 del codice per la marina mercantile, il capitano, o padrone, che contravenisse alle disposizioni concernenti la custodia e consegna de'testamenti marittimi incorre in una multa estendibile a lire cinquecento, ed a questa può aggiungersi, secondo i casi, quella del carcere da un mese a un anno.

(34) Art. 994 del codice civile francese.

(35) Borsari, *Opera citata*, osservazioni all'art. 791.

l'esercizio delle funzioni notarili del comandante del bastimento e del commissario di marina sulle navi da guerra, e del capitano, o padrone, sui legni mercantili, alloraquando la nave sia ancorata in un porto nazionale, o straniero, e vi sia la possibilità di comunicare coi pubblici ufficiali aventi ivi l'incarico di ricevere testamenti colle forme ordinarie. Infatti le speciali disposizioni, delle quali si è precedentemente parlato, furono stabilite per i testamenti fatti sul mare *durante un viaggio*, appunto per la impossibilità in cui si trova chi vuol disporre de' beni in tale stato di cose, di servirsi delle forme ordinarie. Or bene, non si può affermare che la nave sia *in viaggio*, quando essa gettò le ancore in un porto ove riesca possibile a chi vuol far testamento di osservare siffatte forme. In quella guisa che non è ammesso l'esercizio delle funzioni relative allo stato civile per le nascite e decessi che abbiano avuto luogo a bordo di una nave ancorata in un porto nazionale, o straniero, se vi sia la possibilità di comunicare coi pubblici ufficiali aventi ivi l'incarico di ricevere gli atti dello stato civile (§ **356**); così del pari sono sospese le attribuzioni notarili conferite alle accennate persone, allorchè sia possibile ricorrere a un notaio, se la nave trovisi in un porto italiano, o a un ufficiale diplomatico, o consolare, se trovisi in un porto estero.

Ma se tale possibilità non esista, si applicherà ai testamenti quello che si disse per gli atti dello stato civile (§ **357**); potrà cioè farsi un testamento marittimo a bordo di una nave ancorata in un porto nazionale, o straniero, ne' casi in cui sia impossibile ricorrere ad un pubblico uffiziale autorizzato a ricevere testamenti colle forme ordinarie; dovendo una nave considerarsi tuttora in viaggio, quando ha cessato bensì di far rotta, ma, per non poter comunicare colla terra, è come se si trovasse in alto mare.

371. La legislazione francese dichiarò comuni le disposizioni sancite pe' testamenti marittimi ai testamenti de' semplici passeggieri che non fanno parte dell'equipaggio (36). Ma anche secondo la legislazione italiana deve dirsi altrettanto, sebbene la medesima non lo dica espressamente. Essa infatti parla de' testamenti

(36) Art. 995 del cod. civ. francese.

fatti sul mare durante un viaggio, senza distinzione di persone; dappoichè il testamento marittimo non è un privilegio di persone, bensì un soccorso ad una condizione di continuo pericolo e di frequente bisogno di disporre delle cose proprie coi pochi aiuti della società accidentale nella quale si trova il disponente. Epperò tutti quelli che sono a bordo, facciano o non parte dell'equipaggio, nazionali, o stranieri, giusta quanto si disse più sopra (vedi § 365), possono godere di tale soccorso, per la impossibilità in cui si trovano di testare colle forme ordinarie.

372. Sono poi concordi la legislazione italiana e la francese nello stabilire, che il testamento fatto sul mare, nella forma prescritta dalle due legislazioni, non avrà effetto, se non quando il testatore muoia sul mare, o entro tre mesi dopo che sarà disceso in un luogo in cui avrebbe potuto fare un nuovo testamento nelle forme ordinarie (37). Egli è per impedire che un individuo muoia, contro sua volontà, *ab intestato*, che alloraquando egli si trova durante un viaggio marittimo, può disporre de' suoi beni colle forme speciali dalla legge stabilite, in armonia allo stato di cose in cui egli versa. Epperò, se il testatore muore sul mare, essendo stata la sua ultima volontà espressa nel modo più solenne che era possibile, è giusto che il testamento abbia piena efficacia. Ma nel caso in cui il disponente scampi dal pericolo cui soggiaceva lungo il viaggio, e ponendo piede a terra torni alle sue ordinarie e tranquille abitudini, i doveri della legalità tornano a manifestarsi interi, e quindi a rigore dovrebbe il testamento perdere tosto la sua efficacia. Se non che, la legge prolungò tale efficacia per tre mesi dopo che il testatore sarà disceso in un luogo, in cui avrebbe potuto fare un nuovo testamento nelle forme ordinarie. Per quella sua dimora inerte in tale luogo ove gli era porta siffatta comodità, si ritiene avere abbandonato la sua disposizione, e come se l'avesse revocata senza farne alcun'altra, voler morire intestato. Lo stabilire poi se il testatore potesse o meno entro i tre mesi fare un testamento nelle forme ordinarie, dipenderà dalle circo-

(37) Art. 798 cod. civ. italiano, art. 996 cod. civ. francese.

stanze, il cui apprezzamento è abbandonato alla prudenza dei magistrati (38).

373. La legislazione francese stabilisce, che il testamento fatto sul mare non potrà contenere alcuna disposizione a favore degli ufficiali della nave, quando non sieno parenti del testatore (39). Essendo generica siffatta disposizione, è applicabile, sia all'ufficiale che compie le funzioni di notaio, sia agli altri uffiziali del bastimento. Si temette forse la loro influenza nell'animo del testatore, e quindi, considerandosi meno libere le disposizioni che li concernono, furono dichiarate prive di efficacia giuridica.

374. La legislazione italiana non fece alcun divieto agli ufficiali della nave di essere compresi nelle disposizioni testamentarie fatte durante un viaggio marittimo; ma se tali disposizioni abbiano avuto luogo a favore dell'ufficiale che ha ricevuto il testamento, le medesime sarebbero prive di effetto, in virtù della disposizione sancita dalla stessa legislazione, per la quale sono dichiarate inefficaci le istituzioni e i legati fatti a favore del notaio, o di altro ufficiale civile, militare, o *marittimo*, o consolare, che ha ricevuto il testamento pubblico, ovvero di uno de' testimoni intervenuti al medesimo (40). Quale garanzia può aversi che il testamento sia l'espressione della volontà del disponente, quando coloro che hanno l'incarico di accertarla sono interessati alla sua alterazione?

Ma se trattisi di un ufficiale della nave, non chiamato a disimpegnare le funzioni di notaio, nè quelle di testimonio, non vi ha ragione perchè non producano effetto le disposizioni testamentarie fatte a suo favore. Tali disposizioni sarebbero inefficaci, se fatte a favore di uffiziali di navi francesi, i quali non sieno parenti del testatore, ostando alla efficacia delle medesime una formale disposizione del legislatore francese. Qualora invece i beneficati fossero ufficiali di navi italiane, i quali non

(38) Vedi Borsari nelle osservazioni all'art. 798 del cod. civ. italiano; Mattei, *Il Codice Civile italiano nei singoli articoli ecc.*, nei commenti allo stesso articolo 798.

(39) Art. 997 del cod. civ. francese.

(40) Art. 771 cod. civ. italiano.

abbiano preso parte al testamento, nè come notai, nè come testimoni, non essendovi alcuna disposizione di legge che li dichiari incapaci, non possono essere considerati come tali (41). Non vi ha ragione per cui si debba impedire a chi si trova in un viaggio marittimo di mostrare la sua gratitudine a qualche ufficiale della nave, dal quale, durante lo stesso viaggio, o in precedenti occasioni, può aver ricevuto de'benefizi, che egli non vuole lasciare senza ricompensa.

(41) Art. 764 combinato coll'art. 723 dello stesso codice. Il codice albertino era più rigoroso del codice francese; perocchè dichiarava incapace di ricevere per testamento marittimo qualunque persona dell'equipaggio, quando non fosse stretta al testatore con vincolo di parentela od affinità. Il codice italiano non riprodusse tale disposizione.

FINE DELL'OPERA.

AVVERTENZA

Le modificazioni al codice per la marina mercantile, accennate nel corso del presente libro, diventarono già disposizioni legislative, avendo la *Gazzetta Ufficiale* del Regno di avant' ieri (7 Luglio) incominciato a pubblicarle munite della sanzione reale.

Pavia 9 Luglio 1877.

LIBRI CITATI NEL SECONDO VOLUME

PARTE PRIMA.

De' Consolati.

Bluntschli, *Droit international codifié*, traduction du Lardy, 2ᵉ édition, 1874.

Bonghi, *L' Egitto e gli Europei — La giurisdizione e la riforma*, Vol. XIII della *Nuova Antologia*, Firenze, 1870.

Burlamaqui, *Principes du Droit des gens*, Paris, 1820 et 1821.

Bynkersoek, *De foro legatorum*, Amsterdam, 1730.

Casaregis, *Discorsi*, Firenze 1719.

Cicerone, *De officiis*, Lipsiæ, 1820 et 1821.

» *De Repubblica*, Gottingæ, 1847.

Dalloz, *Repertoire de jurisprudence*, Paris, 1846.

De Clercque et de Vallat, *Guide pratique des Consulats*, Paris, 1848-1861.

De Cussy, *Dictionnaire du diplomate et du consul*, Leipzig, 1846.

De Martens Ch., *Le guide diplomatique*, 5ᵉ édition, Leipzig, 1866.

De Martens G. F., *Precis du droit des gens moderne de l'Europe*, 2ᵉ édition, Paris, 1864.

De Real, *Science de gouvernement*, 1754.

Esperson, *Diritto cambiario internazionale*, Firenze, 1870.

» *Il principio di nazionalità applicato alle relazioni civili internazionali*, Pavia, 1868.

Foelix, *Droit international privé*, 4ᵉ édition, Paris, 1866.

Heffter, *Le Droit international pubblic de l'Europe*, traduction de Bergson, 3ᵉ édition, Berlin-Paris, 1873.

Hubero, *De jure civitatis*, 1698.
Mangin, *Action Pubblique.*
Massé, *Le Droit commercial dans ses rapports avec le Droit des gens et le Droit civil*, 2e édition, Paris, 1861-1862.
Merlin, *Repertoire de jurisprudence*, Paris, 1807-1809.
Miltitz, *Manuel des Consuls*, Londres et Berlin, 1837-1839.
Muratori, *Antiquitates italicæ medii ævi*, Mediolani, 1742.
Pardessus, *Cours de Droit Commercial*, 6e édition, Paris, 1856-1857.
Pradier-Foderé, *La question des capitulations*, tome 1 de la *Revue de Droit international et de legislation comparée*, Gand, 1869.
Rapport de la Commission internationale réunie au Caire pour l'examen des reformes proposées par le gouvernement egyptien dans l'administration des la justice en Egypte, Alexandrie, 1870.
Richelot, *Encyclopedie.*
Steck, *Essai sur les Consuls*, Berlin, 1790.
Wheaton, *Élements du Droit international*, Leipzig, 1847.
Viquefort, *L'ambassadeur et ses fonctions*, 1730.

PARTE SECONDA.

Giurisdizione internazionale marittima.

Annali della Giurisprudenza Italiana, Volume 8.° e 9.°, 1874-1875

Archives de Droit international et de legislation comparée, Gand, 1874.

Archives diplomatiques, Avril, 1862.

Azuni, *Droit maritime de l'Europe*, Paris, 1805.

Bettini, *Giurisprudenza del Regno*, Volume del 1860.

Bettocchi, *Atti del primo Congresso internazionale marittimo inaugurato a Napoli il 30 Giugno 1871*, Napoli, 1871.

Bluntschli, *Droit international codifié*, traduction du Lary, 2e édition, 1874.

Borsari, *Commentario del Codice civile italiano*, Torino, 1871.

» *Dell'azione penale*, Torino, 1866.

Buccellati, *Osservazioni intorno al progetto del Codice penale del Regno d'Italia*, Milano, 1867-68.

Bynkersoek, *Quœstiones juris pubblici*, Coloniæ, 1761.

Carnazza Amari, *Trattato sul Diritto internazionale pubblico di pace*, 2a edizione, Milano, 1875.

Cauchy, *Le Droit maritime international, consideré dans ses rapports avec les progrés de la civilisation*, Paris, 1862.

Dalloz, *Repertoire de jurisprudence*, Paris, 1846.

D'Ettore, *Supplemento al Codice per la marina mercantile del Regno d'Italia*, Napoli, 1874.

De Martens G. F., *Essai concernant les armateurs*, Gœttingue, 1795.

Esperson, *Il principio di nazionalità applicato alle relazioni civili internazionali*, Pavia, 1868.

Foelix, *Droit international privé*, 4e édition, Paris, 1866.

Gessner, *Le Droit des neutres sur mer*, 2e édition, Berlin, 1876.

Giuriati, *Giurisprudenza Italiana*, Volume del 1864.

Grotius, *Mare liberum*, Traiecti ad Rhenum, 1773.

Guida, *Supplemento al Codice per la marina mercantile*, 3a edizione, Napoli, 1870.

Hautefeuille, *Des droits et des devoirs des nations neutres en temps de guerre maritime*, 2e édition, Paris, 1858.

Helie, *Traité de l'istruction criminelle*, Paris, 1845-1846.

Hubner, *De la saisie des batiments neutres*, 1759.

Lampredi, *Del commercio dei popoli neutrali in tempo di guerra*, Milano, 1831.

Mattei, *Il Codice Civile Italiano ne' singoli articoli*, Venezia, 1873-1875.

Ortolan, *Régles internationales et diplomatie de la mer*, 4e edition, Paris, 1864.

Phillimore, *Commentaire upon international law*, London Benning, 1854-1861.

Pinheiro Ferreira, *Cours de droit pubblic interne et externe*, Paris, 1830.

Raccolta dei trattati e delle convenzioni commerciali in vigore tra l'Italia e gli Stati stranieri, Torino, 1862.

Reddie, *On maritime international law*, Edimburgh, 1845.

Revue de Droit français et etranger, 1845.

Revue de législation ed de jurisprudence, 1843.

Rocco, *Trattato di Diritto Civile Internazionale*, Livorno, 1859.

Schmalz, *Droit des gens européen*, Paris, 1863.

Vattel, *Le Droit des gens*, Paris, 1863.

Wheaton, *Eléments du Droit international*, Leipzig, 1847.

» *Histoire des progres de Droit des gens en Europe et en Amerique*, Berlin, 1846.

INDICE

DEL PRESENTE LIBRO

TITOLO PRIMO.

Nazionalità delle navi.

1. È principio di Diritto marittimo internazionale, che ogni nave deve avere una nazionalità . . . . *Pag.* 2
2. Ragioni sulle quali si fonda tale principio . . . » 3
3. Cose a distinguersi circa la nazionalità delle navi » ivi
4. Ogni Stato è libero di regolarla come crede più conveniente . . . . » ivi
5. I requisiti di essa appartengono al Gius pubblico interno de' diversi paesi . . . . » 4
6. Oggetti principali cui si riferiscono siffatti requisiti » ivi
7. Considerazioni particolari che guidano gli Stati nello stabilire le condizioni donde dipende la nazionalità delle navi . . . . » 5
8. Favori di cui godono le navi nazionali e non le straniere . . . . » ivi
9. La navigazione di cabotaggio è annoverata fra tali favori . . . . » 6
10. Trattati in vigore tra l'Italia e le altre nazioni in forza de' quali siffatta navigazione è garantita alle navi di una delle parti contraenti ne' porti dell' altra . . . . » ivi
11. Estensione di questo favore in virtù della clausola del trattamento dello Stato più favorito inserta in altri trattati . . . . » ivi

12. Cenno delle convenzioni le quali riservano la navigazione di cabotaggio ai bastimenti nazionali *Pag.* 7
13. Le disposizioni fondamentali sulla nazionalità delle navi e sui vantaggi ad essa inerenti trovansi nelle leggi costitutive chiamate *atti di navigazione*, ne' Codici di commercio marittimo od in leggi speciali . . . . » 8
14. Disposizioni vigenti nel Regno d'Italia . . . . . » ivi
15. Non è stata richiesta la costruzione in un cantiere italiano, acciò la nave possa ottenere l'atto di nazionalità . . . . » 9
16. Disposizioni vigenti in Spagna . . . . » ivi
17. In Francia . . . . » ivi
18. Negli Stati-Uniti d'America . . . . » 10
19. In Grecia . . . . » 11
20. Nel Portogallo . . . . » ivi
21. Nel Messico . . . . » 12
22. Nel Brasile . . . . » ivi
23. Nella Gran Bretagna, in Austria, nel Belgio, nell'Olanda, in Danimarca, negli Stati della Germania, nell'Impero di Russia, in Svezia, in Norvegia, in Turchia, nelle Repubbliche di Buenos-Ayres, del Chilì, di Haiti, della Novella-Granata, del Paraguay, del Perù, di San-Salvador, dell'Uruguay, di Venezuela e nell'Imanato di Mascate . . . . » ivi
24. Si può dire che il sistema protettore, circa il primo elemento concernente il luogo di costruzione della nave, sia stato in gran parte ripudiato dai legislatori . . . . » 14
25-26. Disposizioni della legislazione italiana intorno al secondo elemento relativo alla qualità de' proprietari della nave . . . . Dalla pag. 15 alla » 16
27-30. Disposizioni delle altre legislazioni circa lo stesso elemento . . . . Dalla pag. 17 alla » 19
31. È desiderabile che tanto rispetto al primo, quanto rispetto al secondo elemento, venga il sistema protettore abbandonato dai legislatori . . . . » 22
32-33. Disposizioni della legislazione italiana circa il terzo elemento riguardante la qualità delle persone addette al comando, o al servizio della nave » ivi

34-42. Disposizioni delle altre legislazioni riguardo allo stesso elemento . . . . . Dalla pag. 23 alla *Pag.* 25
43. Confronto delle disposizioni sancite dalle legislazioni circa il terzo elemento, con quelle riguardanti gli altri due elementi . . . . » ivi
44. Le condizioni della nazionalità de' bastimenti dovrebbero essere regolate dappertutto in modo uniforme . . . . » 26

TITOLO SECONDO.

Prova della nazionalità delle navi mercantili.

45. La bandiera è il segno distintivo apparente del carattere nazionale di una nave . . . . *Pag.* 28
46. Presso tutte le nazioni, l'uso della bandiera nazionale senza previa autorizzazione, costituisce un reatò marittimo. — Disposizioni della legislazione britannica. . . . . » ivi
47-48. Disposizioni della legislazione italiana . . . . » 29
49. Dovere degli ufficiali consolari di vegliare al rispetto dovuto alla bandiera nazionale . . . . » ivi
50. Disposizione della legislazione olandese . . . . » 30
51. La bandiera non è il solo segno distintivo della nazionalità delle navi . . . . » ivi
52. Questa si prova in modo evidente colle *carte di bordo, o lettere di mare* . . . . » ivi
53. Tali carte sono regolate dalla legislazione marittima di ciascuno Stato . . . . » ivi
54. *Atto di nazionalità* e *ruolo di equipaggio* . . . » ivi
55-56. Loro contenuto . . . . . Dalla pag. 30 alla » 31
57. Da chi sieno rilasciati . . . . » ivi
58. Navi esenti dall'obbligo dell'atto di nazionalità . » ivi
59. Condizioni richieste per la concessione di quest'atto » 32
60. Inscrizione della nave sulla matricola del Compartimento marittimo ove hanno domicilio i proprietari, o gli interessati della medesima . . . » ivi

61. Importanza di tale inscrizione . . . . Pag. 33
62. Durata dell'atto di nazionalità . . . . » 34
63. Denuncia all'Autorità marittima de'trapassi di proprietà *eseguiti secondo le leggi* . . . . . . » ivi
64. Disposizioni legislative vigenti intorno a tali trapassi — Disposizioni del codice di commercio italiano circa la vendita volontaria delle navi . » 35
65. Formalità necessaria affinchè siffatta vendita sia efficace rispetto ai terzi . . . . » ivi
66. Disposizione sancita a guarentigia de' crediti privilegiati inscritti sull'atto di nazionalità . . , » ivi
67. Proposta avente per iscopo di provvedere meglio a tale guarentigia . . . . » 36
68. Quando abbia luogo la cancellazione della nave dai ruoli . . . . » 38
69. Altre carte, oltre l'atto di nazionalità e il ruolo di equipaggio, delle quali ogni bastimento deve essere munito . . . . » ivi
70. Quali fra esse debbansi riguardare come essenziali per far prova della nazionalità . . . . » ivi
71. Necessità dell'osservanza delle regole sancite dalle legislazioni sulla nazionalità delle navi . . . » 39
72. Tale osservanza forma oggetto de' trattati fra gli Stati . . . . » ivi
73. Per siffatta guisa quelle regole, dal campo del gius pubblico interno, passano nella sfera del Diritto internazionale . . . . » ivi
74. Cenno de' trattati in vigore fra il Regno d'Italia e le Potenze straniere contenenti la clausola, di doversi la nazionalità de'bastimenti riconoscere ed ammettere da una parte e dall'altra, giusta le disposizioni particolari a ciascuno Stato . . » 40
75. Visita in tempo di guerra delle navi mercantili neutrali e scopo di essa . . . . » 42
76. In quali luoghi si possa esercitare il diritto di visita . . . . » ivi
77. Con quali forme abbia luogo tale esercizio . . . » ivi
78. Esenzione dalla visita delle navi da guerra e delle mercantili da esse scortate . . . . » 46
79. Dal diritto di visita differisce il diritto d'inchiesta della bandiera. Rinvio al Titolo sesto . . . . » 47

TITOLO TERZO.

Delle navi da guerra.

80. Vantaggi derivanti da una buona marina mercantile *Pag.* 49
81. Quale sia la missione delle marine da guerra . . » 50
82. Differenza fra le navi mercantili e le navi da guerra » 52
83. Prima conseguenza di tale differenza rispetto alle condizioni di esistenza ed ai mezzi di prova della nazionalità delle une e delle altre navi . . . » 53
84. Constatazione del carattere nazionale delle navi da guerra . . . . » ivi
85. Disposizioni relative alla bandiera militare . . . » ivi
86. Quando vi sia obbligo di prestar fede a siffatta bandiera . . . . » 54
87. In qual caso non si possa mettere in dubbio l'accennato carattere . . . . » ivi
88. Applicazione pratica della regola relativa alla predetta constatazione . . . . » 55
89. Controversia tra le Corti di Spagna e di Danimarca sulle condizioni necessarie affinchè una nave sia considerata come bastimento da guerra . . . » 56
90. Opinione dell' Ortolan . . . . » 58
91. In quali casi facciano parte della marina da guerra anche le navi non atte al combattimento . . . » 59
92. Quale distinzione debba adottarsi a riguardo delle navi . . . . » 60

TITOLO QUARTO.

Territorialità delle navi.

93. Le navi da guerra differiscono dalle mercantili anche in quanto ai vantaggi e ai diritti essenziali di cui godono . . . . *Pag.* 63

94. In qualunque luogo si trovi una nave da guerra, essa è indipendente da qualsiasi giurisdizione straniera . . . . *Pag.* 63
95. Metafora adoperata per esprimere tale principio, consistente nel considerare le navi militari come una continuazione del territorio della nazione che ne ha la proprietà . . . . » 64
96. Scrittori dai quali è respinta la massima contenuta in tale metafora. Opinione dello Schmalz . » 65
97. Del Lampredi . . . . » ivi
98. Dell'Azuni . . . . » 67
99. Del Pinheiro Ferreira . . . . » ivi
100. Dottrina dell'Ortolan . . . . » 68
101. Del Bluntschli e dell'Heffter . . . . » 72
102. Dell'Hautefeuille . . . . » ivi
103. È incontrastabile la indipendenza delle navi tanto da guerra come mercantili, in alto mare, da qualsiasi giurisdizione straniera . . . . . . » 74
104. Come si spieghi tale indipendenza . . . . » 75
105. Fondamento della immunità di cui godono le navi da guerra dalla giurisdizione dello Stato nelle cui acque sono ancorate . . . . » ivi
106. La teoria della *territorialità* è da preferirsi a quella della *extraterritorialità* . . . . . . » 76
107. Ragione di tale preferenza . . . . » 77
108. La inviolabilità delle navi da guerra non impedisce l'esercizio rispetto ad esse del diritto di conservazione dello Stato che loro diede ospitalità . . . . » ivi
109. Della *territorialità* godono non solo le navi da guerra, ovunque si trovino, ma pur anco le mercantili in alto mare . . . . » 78
110. Applicazione del principio della *territorialità* delle navi tanto da guerra, come mercantili, in alto mare . . . . » ivi
111. È inammissibile, in tempo di pace, il diritto di visita sopra i legni mercantili stranieri, all'oggetto di porre ostacolo alla pirateria e alla tratta de'neri . . . . » ivi
112. Può soltanto tale diritto essere ammesso tra le nazioni in virtù di espresse convenzioni . . . . » 79

113. Disposizione del Codice per la marina mercantile del Regno d'Italia. . . . . Pag. 79
114. La inviolabilità di cui gode ogni nave, in alto mare, vien meno, nel caso di atti di aggressione o di ostilità da essa commessi contro altre navi » 80
115. Obbligo del risarcimento, nel caso in cui una nave, senza commettere atti di aggressione, o di ostilità, abbia arbitrariamente danneggiato, od offeso un bastimento straniero . . . . » ivi
116. In quali casi, oltre quello di legittima difesa, sia lecito ricorrere alla forza . . . . » ivi
117. Eccezione alla inviolabilità delle navi in alto mare, nel caso di pirateria. Rinvio al Titolo seguente » ivi
118. Disposizioni sancite dagli Stati circa le norme da osservarsi dalle navi che s'incontrino in alto mare, allo scopo di evitare i disastri provenienti dagli abbordi . . . . » 81
119. Regole prescritte in proposito per la marina militare e mercantile italiana dal Regolamento 1 febbraio 1863 . . . . » 82
120. Prescrizione della legislazione britannica, della italiana e di altre legislazioni circa il risarcimento de' danni, nel caso di abbordo, in seguito all'inadempimento delle accennate disposizioni . » 88
121. L'obbligo del risarcimento sussiste, indipendentemente da una speciale prescrizione che lo stabilisca . . . . » 91
122. Obbligo che hanno le navi di venire in aiuto di un bastimento che si trovi in pericolo . . . . » ivi
123. La legislazione italiana ha riconosciuto tale obbligo . . . . » ivi
124. Diritto invalso nel medio evo riguardo ai naufraghi e ai loro beni . . . . » ivi
125. Il Diritto internazionale moderno non permette che alcuno possa impadronirsi della persona e de' beni del naufrago . . . . » 92
126. È però dovuto un *equo* risarcimento a coloro che accorsero al salvamento di una nave ed a raccogliere i naufraghi e i loro beni . . . . . . » ivi
127. Disposizione sancita su tale risarcimento dalla legislazione tedesca . . . . » ivi

128. Dalla legislazione italiana . . . . Pag. 93
129-143. Altre disposizioni della stessa legislazione circa i naufragi e i ricuperi . . Dalla pag. 93 alla » 102
144. Le disposizioni consacrate dai legislatori de' diversi paesi devono ricevere esecuzione, senza recar pregiudizio alle regole stabilite dal Diritto internazionale rispetto ai doveri, coi diritti relativi, degli Stati marittimi, nel caso di naufragio . . . . » ivi
145. Cenno di queste regole . . . . » 103
146. Diritto che ha ogni Stato di esigere il rimborso delle spese fatte pel salvamento e mantenimento di naufraghi stranieri . . . . » ivi
147. Sforzi de' governi ed anco di private società per provvedere al salvamento de' naufraghi . . . » ivi
148. Regresso dello Stato che ha fatto l'accennato rimborso verso i naufraghi, nel cui interesse venne operato . . . . » ivi
149. Ogni governo deve sopportare le spese occasionate dagli stabilimenti di salvamento e dalla organizzazione de'soccorsi da impartirsi ai naufraghi, senza poterne chiedere il rimborso alle altre Potenze . . . . » 104
150. Applicazione del principio della *territorialità* delle navi da guerra in acque territoriali estere. Rinvio » ivi
151. Sviluppo della questione, se i bastimenti mercantili, non solo in alto mare, ma pur anco in quelle acque, altra giurisdizione non debbano riconoscere all' infuori di quella dello Stato di cui portano legittimamente la bandiera. . . . » ivi
152. Dottrina sostenuta dell' Hautefeuille . . . . . . » ivi
153. Dal Dalloz . . . . » 107
154. Dal Rocco . . . . » 108
155. Dall' Ortolan . . . . » 109
156. Teorica propugnata dal Marshall . . . . » 110
157. Dal Reddie . . . . » 111
158. Voto emesso dal Congresso internazionale marittimo di Napoli del 1871 circa la risoluzione dell' accennata questione . . . . » 112
159. La più conforme ai principî della scienza è la dottrina, giusta la quale le navi mercantili godono

della *territorialità* pe' fatti *interni*, perdono invece tale carattere pe' fatti *esterni* . . . . . *Pag.* 113
160. Come si spieghi tale distinzione . . . . » ivi
161. Perchè non sia applicabile alle navi da guerra . » 115
162-163. Esempi di fatti *interni* e di fatti *esterni*. Dalla pag. 116 alla . . . . » 117
164. Carattere speciale de' piroscafi postali . . . . . » ivi
165. Sotto qual punto di vista essi sieno più interessanti delle navi da guerra . . . . » 118
166. Godimento garantito ai piroscafi postali di alcune delle immunità e franchigie spettanti di diritto alle sole navi da guerra . . . . » ivi
167. Cenno di convenzioni internazionali conchiuse in questo senso . . . . » ivi

TITOLO QUINTO.

Pirateria e tratta de' Negri.

168. Fatti che possono seguire a bordo di una nave . *Pag.* 121
169. Fatti delittuosi — Pirateria . . . . » ivi
170-171. Suoi requisiti . . . . » 122
172. I pirati altro non sono che briganti marittimi . . » ivi
173. Essi sono considerati come nemici dell' intiera umanità . . . . » 123
174. Le navi dedite alla pirateria non hanno nazionalità, o se ne aveano una originariamente, la perdettero pe' loro misfatti . . . . » ivi
175. La pirateria appartiene ad un tempo al Diritto delle genti e al Diritto pubblico de' diversi paesi » ivi
176. In qual caso i pirati possono essere giudicati dal catturante secondo la legge marziale . . . . » 124
177. Si renderebbe colpevole di pirateria quella Potenza che autorizzasse le sue navi a commettere delle depredazioni in tempo di pace . . . . » ivi
178. Non sono applicabili le norme concernenti la pirateria ai reati di omicidio e di furto, commessi individualmente a bordo di una nave, la quale

non abbia rinunziato alla sua nazionalità e rotto i vincoli che l'univano a un dato Stato . . . *Pag.* 125
179. Ben altrimenti dovrà dirsi, qualora que' reati sieno stati commessi a bordo di una nave caduta in potere di un equipaggio ribellato, che non ubbidisce più ai suoi capi, e rinnegando la sua bandiera, mette in non cale tutte le leggi . . . . » ivi
180. Differenze tra la pirateria e la corsa . . . . . » 126
181. Dichiarazione del Congresso di Parigi del 1856 relativa all'abolizione della corsa . . . . . . » ivi
182. Finchè tale dichiarazione non sia accettata da tutti gli Stati, le navi autorizzate alla corsa da uno Stato, che non aderì all'abolizione, non potrebbero essere considerate come navi piratiche . . » 127
183. Non può nemmeno essere trattata come nave piratica una nave corsara, la quale commettesse atti di violenza contro sudditi di nazioni amiche . » ivi
184. Questioni trattate dai pubblicisti . . . . » 128
185. I beni ricuperati sui pirati si devono restituire al loro legittimo proprietario . . . . » ivi
186-187. Il legislatore italiano punisce in egual modo le depredazioni, sieno commesse da navi con *bandiera nazionale*, o senza carte di bordo, oppure da navi con *bandiera estera*. Dalla pag. 129 alla » 130
188. Disposizioni concernenti la pirateria che si commette in tempo di guerra . . . . » ivi
189. Depredazioni od estorsioni sulle coste marittime dello Stato . . . . » ivi
190. Quali persone si considerino dedite alla pirateria » 131
191. Come sia stata risoluta la questione relativa al caso del comandante di una nave, la quale navigasse colle carte o spedizioni rilasciate da due o più Stati, o Potenze diverse . . . . » ivi
192. Ragione dell'indulgenza accordata in tal caso alle persone dell'equipaggio, all'infuori del comandante della nave . . . . » ivi
193. Quid se le commissioni sieno state date da due o più Potenze alleate insieme contro un nemico comune? Opinione dell'Ortolan . . . . » 132
194. Tale opinione è in armonia colle disposizioni sancite dalla legislazione italiana . . . . » 134

195. Atti di ostilità commessi sotto un'altra bandiera che quella dello Stato, da cui la nave ottenne le spedizioni . . . . *Pag.* 134
196. Disposizione sancita pel fatto dell'impadronimento con frode, o violenza, commesso dalle persone dell'equipaggio di una nave *nazionale* contro il capitano, o comandante . . . . » ivi
197. Come sia punita la consegna dolosa della nave in mano al nemico . . . . » 135
198. Pena stabilita pel complotto, diretto a commettere i fatti delittuosi contemplati ne' due §§ precedenti . . . . » ivi
199. A quali pene soggiaccia chi fa dolosamente naufragare od arenare una nave, all'effetto di depredarla . . . . » 136
200. Come sia punito chi violentemente s'impadronisce di una nave nazionale, col solo scopo di depredarla . . . . » iv
201. Pena comminata a chi, senza essere complice dei reati di sopra menzionati, volontariamente e scientemente desse ricovero ai colpevoli, e ricettasse o comprasse in tutto od in parte gli oggetti depredati, o s'intromettesse per farli vendere . . . . » ivi
202. Come si puniscano i passeggieri, i quali si rendessero colpevoli di reati d'indole piratica . . . » 137
203. Quando sia pronunziata la confisca della nave . . » ivi
204. Competenza per giudicare i pirati. — Rinvio al Capo secondo del Titolo settimo . . . . . . » ivi
205. Giusta la legislazione italiana, i beni ripresi ai pirati debbonsi restituire al loro legittimo proprietario . . . . » ivi
206. Assimilazione alla pirateria della tratta de' negri. » 138
207. Il commercio degli schiavi è oramai riguardato come contrario ai diritti dell'umanità . . . . » ivi
208. Mezzi adoperati per attuare l'abolizione di siffatto commercio . . . . » ivi
209. Tutte le nazioni sono d'accordo nell'annoverarlo fra i più gravi reati . . . . » 139
210. Il legislatore italiano punisce la tratta e qualsiasi altro commercio di schiavi con navi di *bandiera*

nazionale, qualunque sia la nazione cui appartenga il reo . . . . *Pag.* 139
211. Quale pena s'infligga secondo i casi . . . . . . » 140
212. Come si puniscano le offese commesse contro la persona di uno schiavo imbarcato . . . . . . » ivi
213. A quali pene soggiaccia il tentativo di tratta . . » ivi
214. In quali casi una nave di commercio si debba presumere, salvo la prova contraria, dedita alla tratta de' neri ed armata per essa . . . . . . » 141
215. Confisca e vendita della nave, nel caso di condanna per reato, o tentativo di tratta . . . . » 143
216. A chi sia devoluto il prodotto della vendita . . . » ivi
217. In qual caso vadano impuniti gli individui dell'equipaggio che, loro malgrado, si fossero trovati a servire una nave dedita alla tratta . . » ivi
218. Competenza per giudicare i colpevoli di tratta. Rinvio al Capo secondo del Titolo settimo . . . . » 144

TITOLO SESTO.

Diritto d'inchiesta della bandiera.

219. Armamento in guerra e navigazione di conserva de'bastimenti di commercio, per provvedere alla loro sicurezza . . . . *Pag.* 145
220. Per qual motivo sia stata tolta ai privati la facoltà di armare bastimenti in guerra . . . . » 146
221. Dovere delle navi militari, in alto mare, rispetto ai legni mercantili, qualunque sia la loro bandiera . . . . » ivi
222. Diritto di *avvicinamento* (*the right of approach*) » 147
223. Diritto d'*inchiesta della bandiera*, attribuito alle navi da guerra sulle navi di commercio . . . » 148
224-225. Differenze fra questo diritto e quello di visita che si esercita in tempo di guerra. Dalla pagina 148 alla . . . . » 149
226. Opinione dell'Ortolan sull'ammissibilità del diritto d'inchiesta della bandiera . . . . » 150

227. Opinione di Fenimore Cooper . . . . Pag. 150
228. Uso invalso, giusta il quale, alla vista di una nave da guerra che inalbera la sua bandiera, una nave di commercio deve fare altrettanto . . . » 152
229. Una nave militare ha altresì il diritto di *far discorrere* un bastimento mercantile. Entro quali limiti si eserciti tale diritto . . . . » ivi
230. Quando sia lecito oltrepassarli . . . . » ivi
231. Se possa adoperarsi la forza contro un bastimento che si ostini a non rispondere alla chiamata, e ricusi d'inalberare la bandiera . . . . » 153
232. Limiti entro i quali si deve esercitare il diritto d'inchiesta della bandiera . . . . » ivi
233. Esercitato entro tali limiti, nulla contiene di offensivo alla dignità e alla indipendenza delle nazioni . . . . » 154
234. Disposizione della legislazione italiana . . . . . » ivi
235. Codice universale di segnalazione marittima, adottato dai principali Stati marittimi . . . . . » 155
236. Servizio semaforico . . . . » 156

TITOLO SETTIMO.

Altri fatti delittuosi a bordo delle navi.

237-238. Fatti delittuosi, oltre quelli di pirateria e di tratta di negri, che possono commettersi a bordo di una nave . . . . Pag. 159
239. Divisione della materia in due Capi . . . . . . » ivi

CAPO PRIMO.

Reati militari e infrazioni disciplinari.

240. Pe'reati militari e le infrazioni disciplinari a bordo delle navi, sono applicabili le leggi interne sancite dallo Stato, di cui queste portano la ban-

diera, a riguardo della marina militare, oppure della marina mercantile . . . . Pag. 161
241. Disposizioni del Codice penale marittimo italiano circa l'amministrazione della giustizia penale a bordo delle navi dello Stato . . . . » 162
242. Consigli di guerra e Consigli sommari a bordo. . » ivi
243-244. Competenza de' Consigli di guerra . . . . . » ivi
245. Competenza de' Consigli sommari . . . . » 164
246. Contro le sentenze degli uni e degli altri Consigli non è ammesso alcun ricorso . . . . » 165
247. Disposizioni concernenti le infrazioni disciplinari marittime . . . . » ivi
248. Subordinazione delle persone di una nave militare al comandante. Quali castighi disciplinari si possano infliggere . . . . » ivi
249. Inscrizione in appositi registri di tutti i castighi disciplinari . . . . » 166
250. Reati marittimi che si possono commettere a bordo di un bastimento di commercio . . . . » ivi
251. Come sia amministrata la giurisdizione penale marittima mercantile . . . . » ivi
252. Potere disciplinare a bordo delle navi di commercio . . . . » 167
253. A chi competa tale potere . . . . » ivi
254. Quali atti sieno considerati come mancanze di disciplina, e pene ad esse applicabili . . . . . » ivi
255. Annotazione nel registro disciplinare di siffatte mancanze e delle inflitte punizioni . . . . . » 168
256. Tutte le accennate disposizioni, relative all'amministrazione della giustizia tanto militare, quanto mercantile marittima, e alle infrazioni disciplinari sulle navi così da guerra, come mercantili, devono ricevere applicazione, sia che il bastimento si trovi in alto mare, sia che abbia gettato le ancore in un porto estero . . . . . » ivi

CAPO SECONDO.

Reati comuni.

257. I fatti delittuosi, commessi a bordo di navi da guerra o mercantili in alto mare, cadono sotto l'impero della legge penale e sotto la giurisdizione dello Stato di cui la nave porta la bandiera . . . . *Pag.* 173
258. Le sanzioni penali di uno Stato contro i reati commessi all'estero non ricevono applicazione, che alloraquando il colpevole abbia posto in qualunque modo piede nel suo territorio . . . . » 174
259. Alcuna Autorità straniera non ha il diritto di compiere a bordo di una nave in alto mare atti di polizia, o di giurisdizione . . . . » ivi
260. Se tali atti si possano compiere allorquando la nave da guerra, o mercantile, dopo che in alto mare fu commesso a bordo di essa un reato, approdi in seguito in un paese cui appartengono le persone implicate in tale reato. . . . . . » 175
261. Che debba dirsi quando i colpevoli, scesi a terra, vi sieno stati arrestati . . . . » 176
262. Fatto avvenuto in Francia . . . . » ivi
263. Osservazioni sulla sentenza proferita circa tale fatto » 177
264. Reati a bordo di navi ancorate in acque estere . » 179
265. Franchigia di cui godono le navi da guerra. . . » ivi
266. Dovere de' comandanti di tali navi di riservare ai Tribunali del loro paese la cognizione de' reati commessi a bordo di esse . . . . » ivi
267. Eccezione a siffatta regola . . . . » ivi
268. Se il colpevole non sia stato consegnato, le Autorità straniere del porto, o della rada in cui è ancorata la nave da guerra, non hanno diritto di andare a bordo per farvi alcun atto di polizia, di arresto, o di giurisdizione qualsiasi . . » 180
269. È lecito l'arresto di individui appartenenti a stati maggiori, o ad equipaggi di navi da guerra, i

quali, scesi a terra in paese straniero, abbiano ivi commesso delle azioni delittuose . . . . . *Pag.* 180
270. Quid se i colpevoli sieno riusciti di ricoverarsi a bordo prima di essere arrestati? . . . . . . » 181
271. La franchigia delle navi da guerra è applicabile altresì alle loro scialuppe, ai canotti e ad altre imbarcazioni . . . . » 182
272. Reati seguiti a bordo di navi di commercio ancorate in acque territoriali straniere . . . . . » ivi
273. Dottrina accettata dalla giurisprudenza francese . » ivi
274. Fatti rispetto ai quali è ammessa in Francia la competenza de' tribunali della nazione la cui bandiera sventola sulla nave. . . . . » 183
275. Fatti pe' quali è riconosciuta la competenza delle Autorità locali . . . . » ivi
276. Esempi di fatti della prima classe. . . . . » ivi
277. Di fatti della seconda. . . . . » 185
278. Principî accettati in Francia circa l'esercizio del diritto di polizia . . . . » 186
279. Dottrina prevalsa in Grecia . . . . » 188
280. Dottrina ammessa dalla giurisprudenza inglese . » ivi
281. Dalla russa . . . . » ivi
282. Da quella degli Stati-Uniti . . . . » 189
283. Dottrina accettata dalla giurisprudenza italiana . » ivi
284. Circolare Ministeriale consacrante tale dottrina . » 190
285. Trattati fra l'Italia ed altre nazioni dai quali venne la medesima sancita . . . . » 192
286. Disposizioni della legislazione italiana circa l'esercizio del diritto di polizia sulle navi mercantili » 193
287. La dottrina prevalsa in Francia, in Grecia e in Italia, circa i reati commessi a bordo di bastimenti di commercio stranieri, è preferibile a quella accettata in Inghilterra, in Russia e negli Stati-Uniti. . . . . » ivi
288. Regola a stabilirsi a riguardo di tali reati — Eccezione a siffatta regola . . . . » 195
289. Fatti commessi a terra da persone dell'equipaggio di navi mercantili straniere . . . . » ivi
290. Come debbano aver luogo le perquisizioni su queste navi . . . . » ivi
291. Dovere de' Consoli, o de' Comandanti militari, al-

lorchè sia avvenuto l'arresto di un loro concittadino . . . . Pag. 197
292. Quando tale dovere abbia luogo nel caso di arresto di uno straniero . . . . » ivi
293. I diritti di polizia e di giurisdizione attribuiti al Sovrano locale rispetto alle navi straniere, non sono ammessi che alloraquando trattisi di paesi civili, ove trovisi organizzato un potere regolare e ove sia conosciuto e praticato il Diritto delle genti . . . . » 198
294-302. Disposizioni del Codice per la marina mercantile del Regno d'Italia circa le norme da osservarsi, nel caso in cui si commettano de' reati a bordo di un bastimento di commercio. Dalla pag. 198 alla . . . . » 202
303. Quale sia l'Autorità giudiziaria competente a conoscere di tali reati . . . . » ivi
304. Il primo approdo della nave stabilisce la competenza pe' reati *marittimi* seguiti all'estero . . » 203
305. Dubbî che possono sorgere, allorchè non si avveri l'approdo della nave in un porto dello Stato, o l'approdo in un porto dello Stato sia preceduto dall'approdo in un porto estero, e nel caso in cui il reato commesso sia un reato *comune* . . » ivi
306. È principio ammesso in materia di competenza, che il giudice del luogo del commesso reato, è preferito ad ogni altro giudice, tanto nell'istruire, come nel giudicare . . . . » 204
307. Quale sia il giudice del luogo del commesso reato, allorchè trattisi di fatti delittuosi commessi a bordo di una nave mercantile in alto mare, o in acque estere . . . . » 205
308. Siffatto giudice è quello del Compartimento marittimo sulla cui matricola trovasi inscritta la nave . . . . » 207
309. Debbonsi eccettuare i reati *marittimi*, qualora la nave abbia approdato in un porto dello Stato . » ivi
310. Competenza pe' reati commessi a bordo di una nave da guerra . . . . » 210

TITOLO OTTAVO.

Rifugiati sulle navi, oppure dalle navi a terra.

311. Diritto spettante al comandante militare e al capitano mercantile di respingere gli individui che chiedono asilo a bordo della nave . . . . . . *Pag.* 214
312. Se trattisi di reati che violano la morale universale, che sono azioni delittuose ovunque, tale diritto si converte in dovere . . . . » 215
313. Trattati contenenti l'espressa proibizione di ricevere de' malfattori a bordo delle navi . . . . » ivi
314. Disposizione della legislazione italiana . . . . . » 216
315. La proibizione esiste, indipendentemente dai trattati e dalle disposizioni legislative . . . . . » ivi
316. L'asilo può essere più facilmente accordato, se trattisi di rifugiati politici . . . . » ivi
317. Disposizione del Regolamento del servizio di bordo delle navi della marina militare italiana . . . » ivi
318. Asilo sulle navi mercantili italiane . . . . . . » ivi
319. Dovere di chi accorda l'asilo . . . . » 217
320. Che debba dirsi, nel caso di rifugio a bordo di una nave ad insaputa del comandante, o contro la sua volontà . . . . » 218
321. Oppure qualora l'asilo sia stato ottenuto per essere stata a lui nascosta, o alterata la verità de' fatti . . . . » ivi
322. Diritto di espulsione che può esercitarsi nel caso in cui la presenza de' rifugiati fosse suscettibile di turbare l'ordine o la tranquillità della nave, o la cessazione di tale presenza si rendesse necessaria pel bene del servizio a bordo . . . . » ivi
323. Fondamento di tale diritto . . . . » 219
324. Differenza tra il rifugio a bordo di una nave e il rifugio nel territorio di uno Stato . . . . . » 220
325. Il diritto di espulsione cessa, quando si tratti di rifugiati imbarcati dietro ordine impartito al

comandante da qualche Autorità competente del suo governo . . . . Pag. 222
326. Ed anche nel caso in cui sieno stati ricevuti in pieno mare, o in un territorio che non è quello dello Stato che li reclama . . . . » ivi
327. Doveri particolari del Comandante rispetto ai nazionali . . . . » ivi
328. Diritti e doveri dello Stato dal cui territorio sono evasi i rifugiati. Distinzione a farsi fra le navi da guerra e le navi di commercio . . . . . » 223
329. Le Autorità locali non hanno alcun diritto d'inseguire, ricercare ed arrestare i rifugiati a bordo delle prime navi . . . . » ivi
330. Può invece tale diritto esercitarsi, se trattisi delle altre navi . . . . » 224
331. I diritti spettanti al governo straniero per l'inseguimento de'rifugiati a bordo delle navi di commercio non si può esercitare, che alloraquando queste si trovino nelle sue acque territoriali . » ivi
332. Quid se l'asilo sia stato accordato in alto mare, o in altro paese, e posteriormente la nave approdi in un porto dello Stato da cui i delinquenti sono inseguiti? . . . . » 225
333. Quando cessi la inviolabilità della nave . . . . » 226
334. Che debba dirsi, quando, essendo stati i rifugiati imbarcati in un porto dello Stato che li insegue, la nave abbia preso l'alto mare, ed in seguito sia andata ad approdare in un altro porto del medesimo Stato . . . . » ivi
335. Clausola che racchiudono molti trattati postali relativamente ai passeggeri che s'imbarcano sui piroscafi postali . . . . » 227
336. Regole applicabili al caso in cui trattisi di rifugiati da bordo di una nave a terra . . . . . » 228
337. Quando abbia luogo una estradizione propriamente detta . . . . » 230
338. Norme generalmente seguite dai governi a riguardo di essa . . . . » 231
339. Estradizione de'marinai disertori . . . . » 234
340. Deroga per tale estradizione ad alcuna di quelle norme . . . . » ivi

341. Uso universalmente riconosciuto in quanto ai marinai disertori. . . . . Pag. 235
342. Tale uso è stato sanzionato dalla maggior parte de' trattati di commercio e di navigazione, o delle convenzioni consolari recentemente concluse fra gli Stati . . . . » ivi
343. Disposizioni sancite dalle disposizioni in vigore fra l'Italia e le altre nazioni . . . . » ivi

TITOLO NONO.

Atti dello stato civile e testamenti a bordo delle navi.

344. A chi spetti, giusta la legislazione italiana, di compiere le funzioni di ufficiale dello stato civile *durante i viaggi di mare* . . . . Pag. 238
345. Disposizione sancita riguardo agli atti di nascite che possono seguire in corso di navigazione. . » ivi
346. Presso chi debbano depositarsi tali atti . . . . » 239
347-349. Prescrizioni concernenti i decessi. Dalla pagina 239 alla . . . . » 240
350-352. Inventario degli oggetti e denari lasciati dai deceduti a bordo di navi mercantili, loro custodia e consegna agli aventi diritto. Dalla pagina 240 alla . . . . » 241
353. Disposizioni relative ai deceduti a bordo di navi da guerra . . . . » 242
354. Obbligo del comandante di una nave mercantile, nel caso di scomparizione in mare di un individuo durante la navigazione . . . . » ivi
355. Scomparizioni da navi da guerra . . . . » 244
356. L'esercizio delle attribuzioni relative allo stato civile a bordo di una nave non hanno luogo, allorchè questa trovisi ancorata in un porto nazionale, o straniero . . . . » ivi
357. Quando avvenga che anche in siffatti casi tale esercizio sia pieno ed intiero . . . . » 245

358. Gli atti di matrimonio non entrano nelle attribuzioni dei comandanti delle navi . . . . Pag. 246
359. Testamenti a bordo delle navi . . . . » ivi
360. Disposizioni del Diritto Romano circa tali testamenti . . . . » 247
361-364. Forme prescritte dalla legislazione italiana. Dalla pagina 247 alla . . . . » 249
365. Poco importa se chi fa il testamento marittimo sia cittadino, oppure straniero . . . . » ivi
366. Conservazione de' testamenti marittimi . . . . . » 250
367-369. A chi debbano essere consegnati, ed a chi trasmessi. Dalla pagina 251 alla . . . . » 252
370. Se possano aver luogo le disposizioni relative ai testamenti marittimi, nel caso in cui la nave si trovasse ancorata in un porto nazionale, oppure straniero . . . . » ivi
371. Tali disposizioni si applicano anche ai semplici passeggieri . . . . » 253
372. Quando cessino di aver effetto i testamenti fatti sul mare . . . . » 254
373. Disposizione della legislazione francese circa i lasciti fatti agli ufficiali della nave . . . . . . » 255
374. In qual caso, giusta la legislazione italiana, tali lasciti debbano dirsi nulli. . . . . » ivi